ALLES KOMT HEREG

RHEINURKUNDEN — RIJNDOCUMENTEN

EcT.
Z566r

RHEINURKUNDEN

SAMMLUNG ZWISCHENSTAATLICHER VEREINBARUNGEN, LANDESRECHTLICHER AUSFÜHRUNGSVERORDNUNGEN UND SONSTIGER WICHTIGER URKUNDEN ÜBER DIE RHEINSCHIFFAHRT SEIT 1803

VERANSTALTET

VON DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT MIT ZUSTIMMUNG DER REGIERUNGEN VON BADEN, BAYERN, ELSASS-LOTHRINGEN, HESSEN, NIEDERLAND UND PREUSSEN

ZWEITER TEIL (1860-1918)

NRN. 301 - 670

RIJNDOCUMENTEN

VERZAMELING VAN INTERNATIONALE GEMEENSCHAPPELIJKE REGELINGEN, NATIONALE UITVOERINGSVERORDENINGEN EN ANDERE BELANGRIJKE DOCUMENTEN BETREFFENDE DE RIJNVAART SEDERT 1803

BIJEENGEBRACHT

DOOR DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART MET TOESTEMMING DER REGEERINGEN VAN BADEN, BEIEREN, ELZAS-LOTHARINGEN, HESSEN NEDERLAND EN PRUISEN

TWEEDE DEEL (1860-1918)

NOS. 301 - 670

160777
11/4/21

'S-GRAVENHAGE
MARTINUS NIJHOFF

MÜNCHEN UND LEIPZIG
DUNCKER & HUMBLOT

1918

STANFORD UNIVERSITY LIBRARY

ABKÜRZUNGEN. — AFKORTINGEN.

A. Bl. = Amts Blatt.

Amts u. Intell. Bl. f. d. Pfalz = Amts und Intelligenz Blatt für die Pfalz.

Bad. St. A. = Badischer Staatsanzeiger.

Centr. Vdg. Bl. = Badisches Central Verordnungs Blatt.

De Clercq = Recueil des Traités de la France publié par M. de Clercq (1713—1904), Paris 1880—1907.

Ges. Sammlung = Gesetz Sammlung.

G. u. V. Bl. = Gesetz und Verordnungs Blatt.

Herman, Sammlung = H. Herman. Sammlung der seit dem Reichs-Deputations-Hauptschluss vom 25. Februar 1803 in Bezug auf Rheinhandel und Schifffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Instructionen, Mainz, 1820.

Herman, Erste Fortsetzung = H. Herman. Fortsetzung der vorgenannten Sammlung. Mainz 1828.

Herman, Adressbuch = Adresshandbuch der Rheinschifffahrtsverwaltung für die Jahre 1823—1830. Mainz 1823—1830.

Jahresbericht = Jahresbericht der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt.

Kletke = Dr. G. M. Kletke. Die Staatsverträge des Königreichs Bayern in Bezug auf Justiz-Polizei-Administrations-Landeshoheits etc. Angelegenheiten 1806–1858, Regensburg 1860.

Klüber, Acten des Wiener Congresses = Klüber. Acten des Wiener Congresses in den Jahren 1814 und 1815. Erlangen 1815—1819.

Kr. A. Bl. der Pfalz = Bayrisches Kreis Amtsblatt der Pfalz.

Lagemans = E. G. Lagemans. Recueil des traités et conventions conclus par le royaume des Pays-Bas avec les Puissances étrangères, depuis 1813 jusqu'à nos jours. La Haye 1858 etc.

De Martens Rec. 2 = G. F. de Martens. Recueil de traités d'alliance, de paix etc. 2e édition revue et augmentée. Gottingue 1817—1835.

De Martens N. Rec. = G. F. de Martens. Nouveau Recueil de traités d'alliance, de paix etc. Gottingue 1817—1842.

De Martens N. Suppl. = Nouveaux Suppléments au Recueil de Traités et d'autres actes remarquables etc. fondé par G. F. de Martens. Gottingue 1839—1842.

De Martens N. Rec. Gén. = Nouveau Recueil Général de Traités etc. Gottingue 1843—1875.

De Martens N. Rec. Gén. Deuxième Série = Nouveau Recueil Général de Traités etc. Deuxième Série. Gottingue 1876—1908.

De Martens N. Rec. Gén. Troisième Série = Nouveau Recueil Général de Traités etc. Troisième Série. Gottingue 1909—1915.

Präfekt. A. Bl. = Präfektur Amts Blatt.

Rec. = Recueil.

Reg. Bl. = Regierungs Blatt.

Sammlung 1889 = Sammlung der Gesetze und sonstigen Vorschriften bezüglich der Rheinschifffahrt in den Rheinuferstaaten Baden, Bayern, Elsass-Lothringen, Hessen, Niederland und Preussen nach dem Stande am Schluss des Jahres 1888. Frankfurt am Main 1889.

Schirges = G. Schirges. Der Rheinstrom. Ein Beitrag zur Kenntniss der Geschichte, Handelsstatistik und Gesetzgebung des Rheins etc. Mainz 1857.

Staats- u. Reg. Blatt = Badisches Staats- und Regierungs Blatt.

Traités du XIXe siècle I = Le Baron Descamps et Louis Renault. Recueil international des Traités du XIXe siècle I. Paris 1914.

v. Traut = J. B. E. von Traut. Die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt und ihre Rechtsprechung von 1832—1911. Straszburg i. Els. 1912.

Urteil vom 12 Juli 1860 = Urtheil des Königlich Hannov. Ober-Appellations-Gerichts in Celle in der Streitsache der freien Stadt Frankfurt wider die deutschen Rheinuferstaaten, Preuszen, Baiern, Baden, Groszherzogthum Hessen und Nassau, wegen einer subsidiarischen Rhein-Octroi-Rente, etc. Hannover, Carl Rümpler, 1860.

Vdg. Bl., auch V. Bl. = Verordnungs Blatt.

Zentr. u. B. Amtsbl. = Elsass-Lothringsches Zentral- und Bezirks-Amtsblatt.

CHRONOLOGISCHES INHALTSVERZEICHNIS.
CHRONOLOGISCH REGISTER.

301. 30 September 1860, Vertrag zwischen Baden und Frankreich betr. die Herstellung und den Betrieb von Fähren. ..... S. 1

302. 12 Dezember 1860, Karlsruher Vertrag zwischen Baden, Bayern, Hessen, Nassau und Preussen betr. Schiffahrts-Abgaben. 3

303. 10 Januar 1861, Erklärung (Déclaration) zwischen Baden und Frankreich betr. die Landesgrenze auf den Rheinbrücken 4

304. 27 August 1861, Protokoll X der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Abschaffung der Durchlassgebühren an den Rheinbrücken 5

305. 1 September 1861, Niederländischer königlicher Beschluss betr. Kommissionen für die Rheinschifffahrt 5

306. 27 Januar 1862, Vertrag zwischen Baden und Bayern betr. Herstellung einer festen Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen 6

307. 15 April 1862, Vertrag zwischen den Rheinuferstaaten betr. eine feste Rheinbrücke bei Coblenz.. 9

308. 21 April 1862, Vertrag zwischen Baden, Bayern, Hessen, Nassau und Preussen betr. das Vorausbezahlen der Schiffahrtsabgaben... 17

309. 1862, Abänderung des Vertrags vom 21 April 1862 19

310. 1 Mai 1862, Bekanntmachung der königlich Preussischen Regierung zu Cöln betr. die feste Rheinbrücke zwischen Cöln und Deutz. 19

311. 10 Mai 1862, Abänderung des Polizei-Reglement vom 11 Februar 1857 betr. die Benutzung der Rheinschiffbrücke bei Coblenz... 19

312. 23 Mai 1862, Polizei-Verordnung der königlich Preussischen Regierung zu Cöln betr. die Durchfahrt unter der festen Brücke bei Cöln. 19

313. 2 August 1862, Schiffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Zollverein und Frankreich, Art. 9. 19

314. 12 September 1862, Beschluss der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt auf Grund des XV Supplementarartikel zur Rheinschifffahrtsakte, vom 21 September 1840, betr. Oberlast (gedörrte Cichorienwurzeln) 20

315. 6 März 1863, Hessisches Reglement zum Vollzuge der Verordnung vom 24 Oktober 1849 bezüglich des Durchlasses der Schiffe und Flösse durch die Mainzer Schiffbrücke .. 20

316. 15 April 1863, Vertrag zwischen den Rheinuferstaten betr. eine feste Brücke bei Kuilenburg..... 20

317. 18 Juli 1863, Hessische polizeiliche Bestimmungen betr. die Schiffbrücke zu Worms..... 28

318. 28 August 1863, Beschluss der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt auf Grund des XV Supplementar-Artikel zur Rheinschiffahrtsakte, vom 21 September 1840, betr. Oberlast (Coaks). 28

319. 11 September 1863, Beschluss der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt auf Grund des XII Supplementar Artikel zur Rheinschifffahrtsakte, vom 27 Juli 1839, betr. entzündliche oder ätzende Stoffe (Petroleum)..... 29

320. 1864, Abkommen zwischen Baden, Bayern, Hessen und Württemberg betr. die Rückvergütung der Preussischen Rheinzölle 29

321. 1864, Schiffahrts-Polizeiordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt 30

322. 31 März 1864, Uebereinkunft zwischen Baden und Bayern betr. die Herstellung einer Schiffbrücke bei Maximiliansau 53
323. 10 Mai 1864, Uebereinkunft zwischen Baden und Bayern betr. die Herstellung einer Schiffbrücke bei Speyer..... 53
324. 12 Mai 1864, Vertrag zwischen den Rheinuferstaaten betr. eine feste Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen 53
325. 6 September 1864, Vertrag zwischen den Rheinuferstaaten betr. eine feste Brücke bei Bommel... 60
326. 10 September 1864, Abänderung der Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Beförderung von Arsenicum und anderen Metallgiften vom 24 Juli 1838 67
327. 12 Oktober 1864, Berliner Vertrag zwischen Baden, Bayern, Hessen, Nassau und Preussen betr. Schiffahrtsabgaben 68
328. 26 November 1864, Badische Höchste Entschliessung betr. die Rheinzollgerichte 70
329. 1865, Beschluss der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Abschaffung des Lootsenzwanges 70
330. 16 Mai 1865, Zollvereinsvertrag, Art. 15 70
331. 7 Juli 1865, Handelsvertrag zwischen Frankreich und Niederland. Art. 27, 1 September 1865 in Wirkung getreten..... 70
332. 5 Oktober 1865, Bekanntmachung des k. Preussischen Ober-Präsidenten der Rheinprovinz betr. die Gebühren für die Wahrschau an der Wirbellay 71
333. 25 Oktober 1865, Badische Brückenordnung für die Schiffbrücke bei Maxau 71
334. 30 Dezember 1865, Niederländisches Gesetz betr. das Lootsen- und Bakenwesen..... 71
335. 30 Dezember 1865, Niederländischer königlicher Beschluss betr. das Lootsen und Bakenwesen.. 71
336. 2 Februar 1866, Bayrische Polizeiordnung für die Schiffbrücke bei Speyer..... 71
337. 17 August 1866, Friedensvertrag zwischen Baden und Preussen. Art. 9 71
338. 22 August 1866, Friedensvertrag zwischen Bayern und Preussen. Art. X 71
339. 3 September 1866, Friedensvertrag zwischen Hessen und Preussen. Art. 12 71
340. 13 Dezember 1866, Badisch-Bayrische Brückenordnung für die fliegenden Brücken bei Rheinhausen und Leopoldshafen..... 71
341. 24 Dezember 1866, Bayrische Brückenordnung für die Schiffbrücke Mannheim-Ludwigshafen..... 72
342. 17 April 1867, Verfassung des Norddeutschen Bundes, Art. 40 und 54 72
343. 15 Mai 1867, Hessische polizeiliche Bestimmungen betr. die Schiffbrücke zu Worms 72
344. 8 Juli 1867, Zollvereinsvertrag, Auswechslung der Ratifikations-Urkunden 6 November 1867, Art. 23..... 72
345. 16 September 1867, Badische Brückenordnung 73
346. 4 Oktober 1867, Hessische Bekanntmachung betr. die Rückvergütung der Preussischen Rheinzölle..... 73
347. 4 Dezember 1867, Vertrag zwischen den Rheinuferstaaten betr. eine feste Brücke bei Düsseldorf..... 73
348. 22 Dezember 1867, Abänderung des Niederländischen Gesetzes betr. das Lootsen- und Bakenwesen vom 30 Dezember 1865 80
349. 29 Dezember 1867, Niederländischer königlicher Beschluss betr. das Lootsen- und Bakenwesen.. 80
350. 17 Oktober 1868, Revidierte Rheinschiffahrts-Akte zwischen Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Niederland und Preussen. 80
351. 3 November 1868, Preussische Denkschrift betr. die revidierte Rheinschiffahrts-Akte vom 27 Oktober 1868 106
352. 1868, Schiffahrts-Polizei- und Flossordnung für den Rhein der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt 118
353. 1868, Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. den Transport entzünd

licher, ätzender und giftiger Stoffe, in Niederland nur ätzender und giftiger Stoffe 148
354. 28 Mai 1869, Badische Verordnung betr. die Umwandlung der Zollgerichte in Rheinschiffahrtsgerichte 155
355. 29 Juni 1869, Niederländischer königlicher Beschluss betr. die Schiffer- und Schiffspatente sowie die Eiche der Rheinschiffe 155
356. 29 Juni 1869, Niederländischer königlicher Beschluss betr. die Einsetzung von Kommissaren in Ausführung von Art. 27 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte ... 157
357. 6 Juli 1869, Hessische Verordnung betr. die Umwandlung der Zollgerichte in Rheinschiffahrtsgerichte 158
358. 16 Juli 1869, Niederländisches Gesetz zur Ausführung der Artt. 33, 36—38 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte 159
359. 18 August 1869, Hessische Instruktion zur Ausführung der revidierten Rheinschiffahrts-Akte 160
360. 16 September 1869, Badische Untersuchungsordnung 162
361. 16 September 1869, Badische Verordnung betr. die Rheinschiffer-Patente und die Dienstbücher der Schiffsmannschaften 166
362. 22 Oktober 1869, Badische Ministerialverordnung betr. die Eichung der Rheinschiffe 170
363. 11 Dezember 1869, Badische Ministerialdienstanweisung betr. die Eichung der Rheinschiffe 170
364. 10 Januar 1870, Bayrische Allerhöchste Verordnung betr. das gerichtliche Verfahren in Rheinschiffahrtssachen 170
365. 24 Februar 1870, Badische Verordnung betr. die Beaufsichtigung der Hafenanstalten am Rheine und die Handhabung der Hafenpolizei. 171
366. 9 März 1870, Preussisches Gesetz betr. die Rheinschiffahrtsgerichte. 171
367. 15 März 1870, Badische Bekanntmachung betr. die Häfen und Landungsplätze am Rhein 178
368. 17 März 1870, Preussisches Gesetz betr. die Ausführung der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17 Oktober 1868 179
369. 23 März 1870, Preussisches Regulativ betr. die Ausführung der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17 Oktober 1868 181
370. 7 April 1870, Preussisches Regulativ betr. die Eichung der Rheinschiffe 189
371. 10 April 1870, Niederländischer königlicher Beschluss betr. die Kommissionen von Sachverständigen für die Rheinschiffahrt 189
372. 23 April 1870, Niederländischer Ministerialerlass betr. Gebührenordnung für die Kommissionen von Sachverständigen für die Rheinschiffahrt 190
373. 26 April 1870, Badisch-Bayrische Brückenordnung für die fliegenden Brücken bei Rheinhausen und Leopoldshafen 190
374. 30 April 1870, Preussischer Lootsen-Gebühren-Tarif 190
375. 7 Mai 1870, Preussischer Lootsen-Gebühren-Tarif 190
376. 9 Mai 1870, Badische Verordnung betr. die Untersuchung der Flösse auf dem Rheine 190
377. 14 Mai 1870, Preussischer Lootsen-Gebühren-Tarif 191
378. 16 Mai 1870, Abänderung des Preussischen Regulativs vom 23 März 1870 betr. das Lootsenwesen. 191
379. 18 Mai 1871, Abänderung des Niederländischen königlichen Beschlusses vom 29 Dezember 1867 betr. das Lootsen- und Bakenwesen. 191
380. 19 Mai 1870, Badische Bekanntmachung betr. die Häfen und Landungsplätze am Rhein 191
381. 24 Mai 1870, Preussischer Lootsen-Gebühren-Tarif 192
382. 7 Oktober 1870, Bayrische Verordnung betr. die Baumpflanzungen längs der Ufer des Rheins .. 192
383. 27 Oktober 1871, Vertrag zwischen den Rheinuferstaaten betr. eine feste Brücke bei Duisburg—Rheinhausen 192
384. 27 Oktober 1871, Vertrag zwischen den Rheinuferstaaten betr. eine feste Brücke bei Wesel 195
385. 12 Februar 1872, Bayrisch-Hesisch-Preussische Gebührenordnung für die gemeinschaftliche Schiffseichanstalt in Mainz 199
386. 27 Juni 1872, Elsass-Lothringsche Konzession für den Betrieb

der Tauschleppschiffahrt mittels Dampfkraft auf der Rheinstrecke Lauterburg—Strassburg—Kehl für die Firma „Zentralaktien-Gesellschaft für Tauerei in Cöln" 199
387. 30 November 1872, Badische Brückenordnung 199
388. 18/19 Dezember 1872, Badisch-Elsass-Lothringsche Polizei-Verordnung betr. den Verkehr über die Schiffbrücke bei Hüningen, den Durchlass von Schiffen und Flössen durch dieselbe und den Flossverkehr oberhalb derselben. 199
389. 21 Dezember 1872, Elsass-Lothringsche mit Baden vereinbarte Brückenordnung für die Rhein-Schiffbrücke bei Kehl 199
390. 26 Februar 1873, Hessische Bekanntmachung betr. das Lagern und Bauen von Flössen am rechten Rheinufer unterhalb der Mündung des Mains 199
391. 12 Mai 1873, Elsass-Lothringsche Polizei-Verordnung betr. den Verkehr über die Rheinschiff-Brücken bei Rheinau und Gerstheim sowie den Durchlass des Schiff- und Flossverkehrs durch dieselben... 199
392. 31 Juli 1873, Badische Brückenordnung im Einverständnis mit Elsass-Lothringen 200
393. 4 August 1873, Elsass-Lothringsche Polizei-Verordnung im Einverständnis mit Baden betr. den Verkehr über die Rheinschiffbrücken bei Rheinau—Kappel, Gerstheim—Ottenheim, Schönau–Weisweil, Markolsheim—Sasbach, sowie über den Durchlass des Schiff- und Flossverkehrs durch dieselben..... 200
394. 8 September 1873, Elsass-Lothringsche Polizei-Verordnung im Einverständnis mit Baden betr. den Verkehr über die Rheinschiffbrücke bei Selz—Plittersdorf und den Durchlass des Schiff- und Flossverkehrs durch dieselbe.... 200
395. 8 Oktober 1873, Bekanntmachung des k. Preussischen Oberpräsidenten der Rheinprovinz betr. das Ankern und Lagern der Flösse am linken Rheinufer bei Coblenz.... 200
396. 16 Oktober 1873, Polizei-Verordnung der k. Preussischen Polizeidirektion zu Coblenz betr. das Ankern und Lagern der Flösse am linken Rheinufer bei Coblenz.... 200
397. 22 Oktober 1873, Elsass-Lothringsche Polizei-Verordnung im Einverständnis mit Baden betr. den Verkehr über die Schiffbrücke bei Neuenburg—Eichwald und den Durchlass von Schiffen und Flössen durch dieselbe..... 200
398. 26 Dezember 1873, Elsass-Lothringsches Etatsgesetz, § 6 schafft die Erhebung von Brückengeld bei den gemeinschaftlich von Elsass-Lothringen und Baden zu unterhaltenden Rheinbrücken ab. 200
399. 30 Januar 1874, Badische Brückenordnung für die Eisenbahnschiffbrücke bei Speyer..... 200
400. 27 Mai 1874, Preussische Polizei-Verordnung für die Rheinschiffbrücke bei Cöln..... 200
401. 20 Juli und 10 August 1874, Elsass-Lothringsche gleichlautende Verordnungen betr. den Vollzug der revidierten Rheinschiffahrts-Akte. 200
402. 6 September 1874, Vertrag zwischen den Rheinuferstaaten betr. eine feste Brücke bei Germersheim. 207
403. 8 September 1874, Vertrag zwischen den Rheinuferstaaten betr. feste Brücken bei Hüningen, Neuenburg und Alt-Breisach..... 214
404. 12 September 1874, Badische Brückenordnung im Einverständnis mit Elsass-Lothringen..... 215
405. 19 September 1874, Elsass-Lothringsche Polizei-Verordnung im Einverständnis mit Baden betr. den Verkehr über die Rheinschiffbrücke bei Kehl und den Durchlass des Schiff- und Flossverkehrs durch dieselbe..... 215
406. 7 Oktober 1874, Elsass-Lothringsche Polizeiverordnung im Einverständnis mit Baden betr. den Verkehr über die Rheinschiffbrücke bei Altbreisach und den Durchlass von Schiffen und Flössen durch dieselbe..... 215
407. 12 Oktober 1874, Vertrag zwischen den Rheinuferstaaten betr. feste Brücken bei Arnheim und Nijmwegen 215
408. 18 April 1875, Preussischer Lootsen-Gebühren-Tarif..... 222

409. 28/29 Juni 1875, Auszug aus dem Protokoll der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Horchheim.... 222
410. 10 August 1875, Badische Brückenordnung im Einverständnis mit Elsass-Lothringen..... 224
411. 20 September 1875, Badische Verordnung im Einverständnis mit Elsass-Lothringen betr. die Verwaltung der gemeinschaftlichen Schiffbrücken..... 224
412. 23 November 1875, Elsass-Lothringsche Verordnung im Einverständnis mit Baden betr. die Verwaltung der gemeinschaftlichen Rheinschiffbrücken bei Neuenburg-Eichwald und Altbreisach und Abänderung der Polizei-Verordnungen vom 22 Oktober 1873 und 7 Oktober 1874..... 224
413. 3 Dezember 1875, Elsass-Lothringsche Verordnung im Einverständnis mit Baden betr. die Verwaltung der gemeinschaftlichen Rheinschiffbrücken bei Strassburg—Kehl und bei Selz—Plittersdorf und Abänderung der Polizei-Verordnungen vom 8 September 1873 und 19 September 1874... 224
414. 30 Dezember 1875, Elsass-Lothringsche Polizei-Verordnung im Einverständnis mit Baden für die Rheinschiffbrücken bei Gambsheim—Freystett und bei Drusenheim—Greffern..... 225
415. 1 Februar 1876, Preussisches Polizei-Reglement betr. die Benutzung der Rheinschiffbrücke zum Uebergang des Landverkehrs und Durchgang des Schiffsverkehrs, sowie der Winter-Fähre und der Eisdecke über den Rhein bei Coblenz.... 225
416. 7 Februar 1876, Preussische Polizei-Verordnung für die Rheinschiffbrücke bei Düsseldorf..... 225
417. 4 Mai 1876, Preussische Polizei-Verordnung für die Benutzung der Rheinschiffbrücke bei Coblenz. 225
418. 2 Juni 1876, Abänderung des Preussischen Regulativs vom 23 März 1870, betr. das Lootsenwesen. 225
419. 30 Juli 1876, Hessische Bekanntmachung betr. die Ausführung der Schiffahrts-Polizei- und Flossordnung für den Rhein..... 225
420. 1877, Nachtrag zur Schiffahrts-polizei- und Flossordnung von 1868..... 225
421. 27 Januar 1877, Deutsches Reichsgerichtsverfassungsgesetz..... 231
422. 30 Januar 1877, Deutsches Reichseinführungsgesetz zur Zivilprozessordnung..... 231
423. 30 Januar 1877, Abänderung des Preussischen Regulativs vom 23 März 1870 betr. das Lootsenwesen. 231
424. 1 Februar 1877, Deutsches Reichseinführungsgesetz zur Strafprozessordnung..... 231
425. 10 März 1877, Preussische Polizeiverordnung für die Rheinschiffbrücke bei Wesel..... 231
426. 10 März 1877, Abänderung der Preussischen Polizei-Verordnung für die Rheinschiffbrücke bei Düsseldorf..... 231
427. 3 Mai 1877, Bekanntmachung der k. Preussischen Regierung zu Wiesbaden betr. die Untersuchungskommission für Rheinflösse bei Schierstein..... 232
428. 12 Juli 1877, Badische Bekanntmachung betr. die Ausladeplätze am Rhein..... 232
429. 4 September 1877, Protokoll XVIII der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Ersetzung der Französischen Sprache in den Protokollen der Zentral-Kommission durch die Niederländische Sprache..... 232
430. 29 Oktober/26 November 1877, Badisch-Elsass-Lothringsche Verordnung betr. den Durchlass der Flösse und Schiffe durch die Rheinschiffbrücken bei Gambsheim—Freistett, Drusenheim—Greffern und Selz—Plittersdorf..... 234
431. 5 September 1878, Auszug aus Protokoll XVII der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Rhenen und bei Baanhoek (Sliedrecht)... 234
432. 4 November 1878, Elsass-Lothringsches Gesetz betr. die Ausführung des Gerichtsverfassungsgesetzes... 234
433. 1879, Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Beförderung explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rheine,

in Niederland nur ätzende und giftige Stoffe 235
434. 23 Februar 1879, Bayrisches Ausführungsgesetz zum Reichsgerichtsverfassungsgesetze 245
435. 8 März 1879, Preussisches Gesetz betr. die Rheinschiffahrtsgerichte. 245
436. 14 Mai 1879, Hessische Verordnung betr. die Ausführung des Deutschen Gerichtsverfassungsgesetzes und des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze 247
437. 4 Juni 1879, Hessisches Gesetz betr. die Ausführung der Deutschen Zivilprozessordnung u. Konkursordnung..... 247
438. 18 Juni 1879, Bayrische Allerhöchste Verordnung betr. die Rheinschiffahrtsgerichte 247
439. 24 Juni 1879, Badische landesherrliche Verordnung betr. die Rheinschiffahrtsgerichte..... 248
440. 8 Juli 1879, Elsass-Lothringsches Gesetz betr. die Ausführung der Zivilprozessordnung, der Konkursordnung und der Strafprozessordnung 249
441. 12 August 1879, Elsass-Lothringsche Verfügung betr. die Erteilung von Rheinschiffer-Patenten..... 249
442. 28 August 1879, Abänderung der Preussischen Polizei-Verordnung für die Rheinschiffbrücke bei Cöln vom 27 Mai 1874..... 249
443. 1 September 1879, Preussische Verordnung betr. die Sitze und Bezirke der Rheinschiffahrtsgerichte 249
444. 1880, Regeln der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Bezeichnung der Durchfahrtsöffnungen in den Rheinbrücken.. 250
445. 23 Februar 1880, Abänderung der Preussischen Polizeiverordnungen vom 7 Februar 1876, 10 März 1877 und 10 März 1877 für die Rheinschiffbrücken bei Düsseldorf und bei Wesel..... 250
446. 2 April 1880, Abänderung der Preussischen Polizei-Verordnung vom 4 Mai 1876 für die Benutzung der Rheinschiffbrücke bei Coblenz. 250
447. 3 April 1880, die Bekanntmachung der k. Preussischen Regierung zu Cöln..... 250
448. 14 Juni 1880, Abänderung der Preussischen Polizei-Verordnung für die Rheinschiffbrücke bei Wesel vom 10 März 1877 250
449. 22 Juni 1880, Elsass-Lothringsche Polizei-Verordnung betr. den Schutz der Hauptrheindämme..... 250
450. 1881, Den Badischen Häfen zu Kehl, Maxau und Leopoldshafen wird die Eigenschaft als Freihäfen entzogen..... 250
451. 3 Mai 1881, Preussischer Lootsen-Gebühren-Tarif 251
452. 15 September 1881, Auszug aus Protokoll XXVI der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke zwischen Mainz und Castel..... 251
453. 3 November 1881, Bayrische Polizei-Ordnung für die Schiffbrücken bei Maximiliansau und Speyer in Betreff des Eisenbahn- und gewöhnlichen Strassenverkehrs..... 251
454. 3 November 1881, Bayrische Polizei-Ordnung für den gewöhnlichen Strassenverkehr auf der Militär-Schiffbrücke und Rheinüberfahrt bei Germersheim 251
455. 23 Januar 1882, Elsass-Lothringsche Bekanntmachung betr. Versehung der Stelle des Rheinschifffahrtsinspektors des I Bezirks.. 251
456. 30 Januar 1882, Elsass-Lothringsche Polizei-Verordnung betr. den Schutz der Hauptrheindämme... 251
457. 24 Mai 1882, Abänderung der Preussischen Polizei-Verordnung vom 27 Mai 1874 für die Rheinschiffbrücke bei Cöln..... 251
458. 1882, Regeln der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe..... 251
459. 10 Juni 1882, Abänderung des Preussischen Regulativs betr. die Ausführung der revidierten Rheinschiffahrts Akte vom 23 März 1870 (hier Untersuchung der Schiffe)..... 251
460. 29 Juni/1 Juli 1882, Badisch-Elsass-Lothringsche Polizeiverordnung betr. den Verkehr über die Schiffbrücke bei Hüningen, den Durchlass von Schiffen und Flössen durch dieselbe und den Flossverkehr oberhalb derselben..... 253

461. 5 August 1882, Hessisches Regulativ betr. das Steuermannswesen auf der gr. Hessischen Rheinstrecke 253
462. 29 August 1882, Abänderung vom Protokoll der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt vom 15 September 1881 betr. eine feste Brücke zwischen Mainz und Castel. 253
463. 2 September 1882, Badische Verordnung betr. die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe 253
464. 2 September 1882, Badische Verordnung betr. die Untersuchung der Rheinschiffe 254
465. 6 September 1882, Hessische Verordnung betr. die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe 263
466. 7 September 1882, Hessisches Regulativ betr. die Untersuchung der Rheinschiffe und die Ausstellung der Schiffsatteste 264
467. 25 Oktober 1882, Bayrische Verordnung betr. die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe. 272
468. 4 Januar/19 Februar 1883, Elsass-Lothringsche Verordnungen betr. die Untersuchung der Rheinschiffe. 273
469. 19/28 Februar 1883, Elsass-Lothringsche Verordnung betr. die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe 282
470. 28 Mai 1883, Polizei-Verordnung der königlich Preussischen Regierung zu Cöln betr. die Vermeidung von Störungen für den Betrieb der fliegenden Brücke zu Bonn durch die Schiffahrt 283
471. 9 Juni 1883, Badische Brückenordnungen im Einverständnis mit Elsass-Lothringen für die Rheinschiffbrücken zwischen dem Grossherzogtum Baden und Elsass-Lothringen 283
472. 14 Juni 1883, Abänderung des Preussischen Regulativs vom 7 April 1870, betr. die Eichung der Rheinschiffe 283
473. 14 Juni 1883, Elsass-Lothringsche Polizei-Verordnungen im Einverständnis mit Baden betr. den Verkehr über die Schiffbrücken bei Markolsheim—Sasbach, Schönau—Weisweil, Rheinau—Kappel, Gerstheim—Ottenheim und Strassburg—Kehl, bezw. Gambsheim—Freistett, Drusenheim—Greffern und Selz—Plittersdorf, sowie den Durchlass von Schiffen und Flössen durch dieselben 283
474. 19 Juni 1883, Elsass-Lothringsche Polizei-Verordnung im Einverständnis mit Baden betr. den Verkehr über die Schiffbrücken bei Eichwald—Neuenburg und Alt-Breisach, und den Durchlass von Schiffen und Flössen durch dieselben 283
475. 19 Juni 1883, Elsass-Lothringsche Polizei-Verordnung im Einverständnis mit Baden betr. den Verkehr über die Schiffbrücke bei Hüningen—Leopoldshöhe, den Durchlass von Schiffen und Flössen durch dieselbe und den Flossverkehr oberhalb derselben 283
476. 29 Juli 1883, Niederländischer königlicher Beschluss betr. die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe 283
477. 30 Januar 1884, Vertrag zwischen Hessen und Preussen betr. die Regelung der Rheinstrecke zwischen Mainz und Bingen 284
478. 20 August 1884, Hessische Vorschriften betr. die Offenhaltung des Schiffahrtswegs im Rhein längs der Stadt Bingen 289
479. 1885, Abänderung der Schiffahrtspolizei- und Flossordnung von 1868. 289
480. 10 April 1885, Abänderung der Badischen Brückenordnung im Einverständnis mit Elsass-Lothringen vom 9 Juni 1883 290
481. 14 April 1885, Abänderung der Elsass-Lothringschen Polizei-Verordnung im Einverständnis mit Baden betr. die Schiffbrücke bei Hüningen vom 19 Juni 1883 290
482. 28 Mai 1885, Hessische Bekannt-

machung betr. das Lagern und Bauen von Flössen am rechten Rheinufer unterhalb der Mündung des Mains 290
483. 8 Oktober 1885, Hessischer Steuermanns-Gebührentarif 290
484. 11/12 Dezember 1885, Verordnung des Bezirks-Präsidenten für Ober-(Unter-)Elsass betr. die Steuermannsordnung für den Rhein innerhalb des Elsass-Lothringischen Gebietes 291
485. 19 Dezember 1885, Badische Ministerialverordnung betr. die Steuermannsordnung für den Rhein innerhalb des gr. Badischen Gebietes 291
486. 30 Dezember 1885, Bayrische Allerhöchste Verordnung betr. die Steuermannsordnung für den Rhein innerhalb des Bayrischen Gebietes 291
487. 6 Januar 1886, Bayrische Ministerialbekanntmachung betr. die Steuermannsordnung für den Rhein innerhalb des Bayrischen Gebietes (gegenseitige Anerkennung Badischer, Bayrischer und Hessischer Steuermannspatente) 291
488. 10 November 1886, Badische Ministerialverordnung betr. die Steuermannsordnung für die obere Rheinstrecke, hier die Höchstbeträge der Steurmannslöhne 291
489. 10 November 1886, Bayrischer Gebührentarif zur Steuermannsordnung für die Bayrische Rheinstrecke 291
490. 10 November 1886, Bekanntmachung des Bezirks-Präsidenten für Ober-(Unter-)Elsass betr. die Steuermannslöhne 291
491. 1887, Abänderung der Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Beförderung explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rheine, in Niederland nur ätzende und giftige Stoffe, von 1880 291
492. 1887, Polizeiordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein 293
493. 27 Mai 1887, Bayrische Verordnung betr. die Rheinschiffer-Patente und die Dienstbücher der Schiffsmannschaften auf dem Rhein 326
494. 12 Dezember 1887, Hessische Bekanntmachung betr. die Offenhaltung des Schiffahrtswegs im Rhein längs der Stadt Bingen .. 330
495. 16 Dezember 1887, Bayrische Allerhöchste Verordnung betr. die Untersuchung der Rheinschiffe 330
496. 29 Dezember 1887, Bayrische Bekanntmachung betr. die Untersuchung der Rheinschiffe im Vollzuge des § 7 Abs. 2 der Verordnung vom 16 Dezember 1887 332
497. 1888, Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. den Verkehr mit ätzenden und giftigen Stoffen 338
498. 1888, Abänderung der Regeln der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Bezeichnung der Durchfahrtsöffnungen in den Rheinbrücken 339
499. 31 März 1888, Preussische Polizei-Verordnung betr. die Rheinschiffbrücke bei Mülheim a. R. 339
500. 24 August 1888, Badische teilweise Ausserkraftsetzung der Verordnung vom 2 September 1882 betr. die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffs-Atteste 339
501. 10 November 1888, Nachtrag zum Preussischen Regulativ vom 23 März 1870 betr. die Ausführung der revidierten Rheinschiffahrts-Akte (hier Untersuchung der Schiffe) 340
502. 10 November 1888, Nachtrag zum Preussischen Regulativ vom 7 April 1870 betr. die Eichung der Rheinschiffe. 341
503. 22 Dezember 1888, Niederländische Vorschriften betr. die Eichung der Rheinschiffe 341
504. 24 Dezember 1888, Badische Verordnung betr. die Untersuchung der Rheinschiffe 341
505. 24 Dezember 1888, Badische Verordnung betr. die Eichung der Rheinschiffe 342
506. 1889, Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt betr. die Beförderung von Petroleum in Kastenschiffen auf dem Rheine 342
507. 22 Januar 1889, Hessische Be-

kanntmachung betr. die Aufhebung der Vereinbarung vom 31 Dezember 1831 und die Errichtung eines grossherzoglichen Schiffs-Eichamts in Mainz 346
508. 25 Januar 1889, Nachtrag zum Preussischen Regulativ vom 23 März 1870 betr. die Ausführung der revidierten Rheinschiffahrts-Akte (hier Untersuchung der Schiffe) 346
509. 26 Januar 1889, Hessische Bekanntmachung betr. die Untersuchung der Rheinschiffe und Ausstellung der Schiffsatteste... 346
510. 4/7 Mai 1889, Abänderung der Elsass-Lothringschen Verordnung betr. die Untersuchung der Rheinschiffe 347
511. 17 Mai 1889, Bayrische königliche Verordnung betr. das Eichen der Rheinschiffe 347
512. 19 Juni 1889, Bayrische Bekanntmachung betr. das Eichen der Rheinschiffe 347
513. 14 September 1889, Abänderung des Hessischen Regulativs vom 5 August 1882 betr. das Steuermannswesen 348
514. 25 Oktober 1889, Abänderung des Niederländischen königlichen Beschlusses vom 29 Dezember 1867 betr. das Lootsen- und Bakenwesen 348
515. 30 Januar 1890, Nachtrag zum Preussischen Regulativ vom 23 März 1870 betr. die Ausführung der revidierten Rheinschiffahrts-Akte (hier Untersuchung der Schiffe) 348
516. 6 Oktober 1890, Nachtrag zum Preussischen Regulativ vom 23 März 1870 betr. die Ausführung der revidierten Rheinschiffahrts-Akte (hier Untersuchung der Schiffe) 348
517. 6 Oktober 1890, Nachtrag zum Preussischen Regulativ vom 7 April 1870 betr. die Eichung der Rheinschiffe 349
518. 22 Juli 1891, Aufhebung der Badisch-Bayrischen Brückenordnungen für die fliegenden Brücken bei Rheinhausen und Leopoldshafen vom 13 Dezember 1866 und 26 April 1870 349
519. 26 Oktober 1891, Preussische Verordnung im A. Bl. Coblenz 1891 Nr. 525..... 349
520. 1892, Abänderung der Artt. 18, 22 und neuer Art. 32*a* der Polizeiordnung von 1887 349
521. 14 Februar 1892, Elsass-Lothringsche Verordnung betr. Bauten und andere Vorrichtungen im Überschwemmungsgebiete des Rheins, Schutz der Korrektionswerke und Hochwasserdämme 353
522. 1 März 1892, Elsass-Lothringsche Vorschriften betr. die Leinpfade. 353
523. 19 April 1892, Niederländischer königlicher Beschluss betr. das Reglement der Schiffbrücke und Fähre zwischen Vreeswijk und Vianen 353
524. 3 Juni 1892, Auszug aus Protokoll I der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Roppenheim..... 353
525. 22 Juli 1892, Abänderung der Hessischen Instruktion zur Ausführung der revidierten Rheinschiffahrts-Akte 353
526. 27 August 1892, Bayrische Regierungsentschliessung betr. die Oeffnung der Militärschiffbrücke bei Germersheim 354
527. 5 September 1892, Niederländischer königlicher Beschluss betr. die Rheinschiffer- und Schiffspatente sowie die Einsetzung von Kommissionen von Sachverständigen für die Rheinschiffahrt.... 354
528. 18 Oktober 1892, Niederländischer königlicher Beschluss Nr. 19 betr. die in Art. 23 des königlichen Beschlusses vom 5 September 1892 vorgesehene Instruktion. 358
529. 1893, Abänderung von Art. 1 der Polizeiordnung von 1887 362
530. 1893, Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt betr. die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände auf dem Rheine 363
531. 6 Juni 1893, Protokoll XXII der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Vereinfachung bei der Veröffentlichung der in Niederländischer Sprache abgefassten Protokolle 372

532. 24 August 1893, Abmachung (Arrangement) zwischen Niederland und Preussen geschlossen in Berlin betr. gegenseitige Mitteilungen bei Hochwasser und Eisgefahr und gemeinschaftliche Massnahmen zur Beseitigung dieser Gefahren 374
533. 24 November 1893, Badische Ministerialverordnung betr. die Zuständigkeit zur Erteilung der Schifferpatente 376
534. 1894, Abänderung von Art. 17 der Polizeiordnung von 1887..... 377
535. 2 Januar 1894, Abänderung des Niederländischen königlichen Beschlusses vom 5 September 1892 betr. die Rheinschiffer- und Schiffspatente sowie die Einsetzung von Sachverständigen für die Rheinschiffahrt 377
536. 17 Mai 1894, Badische und Elsass-Lothringsche Brückenordnungen in Folge einer zwischen den zwei Regierungen getroffenen Vereinbarung betr. die Schiffbrücken bei Freistett—Gambsheim, Greffern—Drusenheim und Plittersdorf—Selz..... 578
537. 24 Mai 1894, Auszug aus Protokoll XII der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke zwischen Strassburg und Kehl 378
538. 10 September 1894, Auszug aus Protokoll XVI der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Cöln. 378
539. 28 November 1894, Niederländischer königlicher Beschluss betr. die Eichung von Rheinschiffen... 378
540. 20 Dezember 1894, Niederländischer königlicher Beschluss betr. die in Art. 5 des königlichen Beschlusses vom 28 November 1894 vorgesehene Instruktion für die Eichbeambten 379
541. 1895, Verlängerung der Wirksamkeit des Artikels 32*a* der Polizeiordnung von 1887 (Abänderung von 1892) bis 1 Februar 1898.... 379
542. 15 März 1895, Elsass-Lothringsche Bekanntmachung betr. den Anmeldedienst zur Durchfahrt der Selzer Schiffbrücke 379
543. 20 April 1895, Niederländisches Gesetz betr. das Bakenwesen auf öffentlichen Gewässern..... 379
544. 12 Juni 1895, Auszug aus Protokoll XXIX der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke zwischen Bonn und Vilich-Beuel 379
545. 18 September 1895, Zusatzartikel zur revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17 Oktober 1868..... 379
546. 4 Oktober 1895, Elsass-Lothringsche Bekanntmachung betr. die Verlegung des Wohnsitzes des Rheinschiffahrts-Inspectors für die Rheinstrecke auf dem linken Ufer von Basel bis zum Ausfluss der Lauter, von Colmar nach Strassburg 380
547. 19 März 1896, Preussisches Regulativ betr. die Untersuchung der Rheinschiffe 381
548. 27 April 1896, Niederländischer königlicher Beschluss betr. die mit der Handhabung der Polizeivorschriften der revidierten Rheinschiffahrts-Akte und der darauf fussenden Polizeiverordnungen betrauten Beamten 388
549. 22 Mai 1896, Auszug aus Protokoll XXIV der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Worms 389
550. 28 Mai 1896, Auszug aus Protokoll XXIX der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Düsseldorf..... 389
551. 29 Mai 1896, Vereinbarung zwischen Baden, Bayern und Elsass-Lothringen betr. das Steuermannswesen 389
552. 12 September 1896, Auszug aus Protokoll XV der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Worms.... 389
553. 22 November 1896, Preussische Polizeiverordnung betr. den Land- und Wasserverkehr bei der Rheinschiffbrücke zu Mühlheim a Rh. 389
554. 13 Dezember 1896, Bayrische Ministerialbekanntmachung betr. die Steuermannsordnung für den Oberen Rhein..... 390
555. 1897, Rheinschiffahrts-Polizeiordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt..... 390
556. 15 März 1897, Abänderung der Badischen Brückenordnungen für die Rheinschiffbrücken zwischen Ba-

den und Elsass-Lothringen vom 9 Juni 1883 im Einverständnis mit Elsass-Lothringen 436
557. 23 April und 20 Mai 1897, Abänderung der Elsass-Lothringschen Brückenordnungen vom 14 und 19 Juni 1883 im Einverständnis mit Baden. 436
558. 31 Mai 1897, Vereinbarung zwischen Baden, Bayern und Elsass-Lothringen betr. das Steuermannswesen 436
559. 26 Juli 1897, Preussisches Gesetz betr. den Erlass polizeilicher Strafverfügungen wegen Uebertretung strom- und schiffahrtspolizeilicher Vorschriften auf der Elbe und auf dem Rheine 436
560. 4 Dezember 1897, Abänderung der Badischen Brückenordnung vom 9 Juni 1883 für die Strassenbrücke über den Rhein zwischen Kehl und Strassburg im Einverständnis mit Elsass-Lothringen 436
561. 27 Dezember 1897, Abänderung der Elsass-Lothringschen Brückenordnung für die Strassenbrücke über den Rhein zwischen Strassburg und Kehl im Einverständnis mit Baden 436
562. 4 Februar 1898, Vertrag zwischen Belgien, Deutschland, Frankreich und Niederland (Württemberg ist beigetreten) betr. die Vermessung von Binnenfahrzeugen. 437
563. 24 März 1898, Verordnung des Bezirkspräsidenten für Ober-(Unter-) Elsass betr. das Steuermannswesen. 437
564. 25 März 1898, Badische Ministerialverordnung betr. die Steuermannsordnung für den Rhein zwischen Mannheim und Kehl 437
565. 30 März 1898, Bayrische Bekanntmachung betr. die Steuermannslöhne auf der Rheinstrecke Ludwigshafen—Strassburg 437
566. 31 März 1898, die Anlagen am Badischen Industriehafen bei Rheinau werden als ein dem öffentlichen Verkehr dienender Hafen bestimmt 437
567. 3 Mai 1898, Elsass-Lothringsche Verordnung betr. die Erbauung eines Rheinhafens auf der Sporeninsel bei Strassburg 437
568. 4 Juni 1898, Vertrag betr. die Abänderung der Ziffer 4, Lit. A, des Schluss-Protokolls zu Art. 15 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17 Oktober 1868. 437
569. 1899, Abänderung vom Art. 22 der Polizeiordnung von 1897 439
570. 5 April 1899, Abänderung der Badischen Brückenordnungen für die Schiffbrücken zwischen Baden und Elsass-Lothringen im Einverständnis mit Elsass-Lothringen 440
571. 27 April 1899, Abänderung der Lothringschen Brückenordnung vom 17 Mai 1894 im Einverständnis mit Baden 440
572. 6 Mei 1899, Abänderung der Badischen Brückenordnungen für die Schiffbrücken zwischen Baden und Elsass-Lothringen im Einverständnis mit Elsass-Lothringen 440
573. 6 Juli 1899, Elsass-Lothringsche Ministerialverfügung betr. das gerichtliche Verfahren in Rheinschifffahrtssachen 440
574. 20 Juli 1899, Niederländischer königlicher Beschluss in Ausführung des Vertrags vom 4 Februar 1898 betr. die Vermessung von Binnenfahrzeugen 440
575. 5 Dezember 1899, Niederländischer königlicher Beschluss betr. Rheinschiffer- und Schiffspatente sowie Kommissionen von Sachverständigen für die Rheinschiffahrt 441
576. 1900, Abänderung von Artt. 3 und 4 der Polizeiordnung von 1897 449
577. 1900, Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rheine 451
578. 1900, Deutsche Eichordnung auf Grund des Vertrags vom 4 Februar 1898 457
579. 13 Februar 1900, Abänderung der Elsass-Lothringschen Verordnung vom 10 August 1874 betr. den Vollzug der revidierten Rheinschifffahrts-Akte vom 17 Oktober 1868 (hier Rheinschifferpatente) 457
580. 13 März 1900, Abänderung der Elsass–Lothringschen Verordnung vom 10 August 1874 betr. den Vollzug der revidierten Rheinschifffahrts-Akte vom 17 Oktober 1868 (hier Rheinschifferpatente) 459
581. 16 März 1900, Abänderung der Elsass-Lothringschen Verordnung

vom 20 Juli 1874 betr. den Vollzug der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17 Oktober 1868 (hier Rheinschifferpatente) 460
582. 20 August 1900, Preussische Verordnung betr. die Errichtung eines Rheinschiffahrtsgerichts in Ruhrort 461
583. 30 September 1900, Elsass-Lothringsche Verordnung betr. Uebertragung der ortspolizeilichen Befugnisse in Bezug auf den Schutz der Hafenanlagen, die Verkehrsregelung im Gebiete des Rheinhafens Strassburg auf die Stadt Strassburg 461
584. 19 Dezember 1900, Auszug aus Protokoll II der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Mainz..... 461
585. 1901, Bestimmungen der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt über die Vornahme ausserordentlicher Fahrtrevisionen hinsichtlich der Schiffsdampfkessel auf dem Rhein 461
586. 1901, Verordnung der Deutschen Uferstaaten betr. die Dienstbücher der Schiffsmannschaft auf Deutschen Rheinschiffen 464
587. 1901, Bekanntmachung betr. den Vollzug der Bestimmungen über die Zulassung der Rheinschiffer, hier Schifferschulen 468
588. 11 Juni 1901, der Badische Hafen Karlsruhe wird bestimmt, der Hafen von Maxau gestrichen als Landungsplatz im Sinne des Art. 11 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17 Oktober 1868. 469
589. 21 August 1901, Hessische Verordnung betr. das Lagern und Bauen von Flössen am rechten Rheinufer unterhalb der Mündung des Mains. 469
590. 20 Oktober 1901, Abänderung der badischen Brückenordnung für die Rheinschiffbrücken zwischen Baden und Elsass-Lothringen im Einverständnis mit Elsass-Lothringen. 469
591. 22 Oktober 1901, Abänderung der Elsass-Lothringschen Brückenordnung in Folge einer Vereinbarung mit Baden 469
592. 28 November 1901, Vertrag zwischen Baden, Bayern und Elsass-Lothringen betr. die Regelung des Rheins zwischen Sondernheim und Strassburg 469
593. 1902, Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt betr. die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände auf dem Rhein..... 474
594. 1902, Abänderung der Verordnung der Deutschen Uferstaaten betr. die Dienstbücher der Schiffsmannschaft auf Deutschen Rheinschiffen. 483
595. 7 Februar 1902, Der Badische Hafen Leopoldshafen wird gestrichen als Landungsplatz im Sinne des Art. 11 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte..... 483
596. 5 Mai 1902, Abänderung der Badischen Brückenordnungen für die Rheinschiffbrücken zwischen Baden und Elsass-Lothringen im Einverständnis mit Elsass-Lothringen. 483
597. 15 Mai 1902, Ergänzung der Badischen Brückenordnungen für die Schiffbrücken bei Maxau und Speyer im Einverständnis mit Bayern 483
598. 27/28 Juni 1902, Auszug aus Protokoll II der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke zwischen Ruhrort und Homberg 483
599. 2 August 1902, Preussische Polizeiverordnung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz für den Schiffs- und Flossverkehr durch die Rheinschiffbrücke zu Coblenz 484
600. 10 März 1903, Abänderung der Elsass-Lothringschen Verordnungen vom 4 Januar/19 Februar 1883 betr. die Untersuchung der Rheinschiffe. 484
601. 1904, Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt betr. die Beförderung von Petroleum und dessen Destillationsprodukten in Kasten-Schiffen auf dem Rhein 484
602. 1904, Deutsche Verordnung betr. die Erteilung der Rheinschifferpatente auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Deutschen Rheinuferstaaten 488
603. 14 März 1904, Die Badische rechte Rheinstrecke oberhalb der Hüninger Brücke wird ihrer Eigenschaft

als Landungsplatz im Sinne des Art. 11 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17 Oktober 1868 entkleidet, der Landungsplatz bei Schusterinsel, Gemeinde Weil, im Amtsbezirk Lörrach, erhält diese Eigenschaft 492

604. 15 März—7 September 1904, Auszug aus Protokoll II und IV der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Cöln 492

605. 24 November 1904, Abänderung der Badischen Brückenordnungen für die Rheinschiffbrücken zwischen Baden und Elsass-Lothringen im Einverständnis mit Elsass-Lothringen 492

606. 7 Dezember 1904, Abänderung der Elsass-Lothringschen Brückenordnungen im Einverständnis mit Baden 492

607. 1905, Abänderung der Polizeiordnung von 1897 493

608. 1905, Abänderung der Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände auf dem Rhein von 1902. 495

609. 1905, Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe in Folge eines von den Regierungen der Deutschen Uferstaaten genehmigten Beschlusses der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt.. 497

610. 28 September 1905, Preussische Verordnung betr. die Aenderung der Bezirke des Rheinschiffahrtsgerichts in Duisburg und in Duisburg-Ruhrort 17

611. 1906, Abänderung der Artt. 1—3, 7, 17, 21, sowie neuer Artt. 3*a* und 41*a* der Polizeiordnung von 1897. 517

612. 1906, Abänderung der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe der Deutschen Uferstaaten von 1905 520

613. 1906, Verordnung der Deutschen Uferstaaten betr. die Durchführung der „Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe" von 1905 520

614. 1906, Anweisung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt für die Schiffsuntersuchungs-Kommissionen hinsichtlich der Festsetzung der Bemannung der den Rhein oberhalb Duisburg befahrenden Rheinschiffe von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit (Bemannungsanweisung), und Anweisung betreffend die Feststellung der grössten zulässigen Anzahl von Fahrgästen auf Personendampfern des Rheins (Fahrgastanweisung). 522

615. 26 Mai 1906, Preussische Polizeiverordnung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz betr. die Durchfahrt durch die Schiffbrücke bei Mühlheim 526

616. 2/29 Juni 1906, Badisch-Elsass-Lothringsche Verordnung betr. die Versuchsfahrten auf der Rheinstrecke Strassburg-Basel..... 526

617. 17 September 1906, Auszug aus Protokoll XX der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Cöln. 527

618. 15 Oktober/3 November 1906, Badisch-Elsass-Lothringsche Verordnung betr. die Versuchsfahrten auf der Rheinstrecke Strassburg-Basel. 528

619. 26 Oktober 1906, Niederländischer königlicher Beschluss betr. die Kommissionen von Sachverständigen für die Rheinschiffahrt sowie die Rheinschiffer- und Schiffspatente 528

620. 12 November 1906, Niederländischer königlicher Beschluss betr. Anwendung auf bereits untersuchte Schiffe vom königlichen Beschluss vom 26 Oktober 1906 betr. die Kommissionen von Sachverständigen für die Rheinschiffahrt sowie die Rheinschiffer- und Schiffs-Patente 540

621. 1908, Zusätzliche Abmachungen zum Vertrag vom 4 Februar 1898 betr. die Vermessung von Binnenfahrzeugen. 542

622. 12 Februar 1908, Neue Badische Brückenordnung im Einverständnis mit Elsass-Lothringen für die Schiffbrücken über den Rhein auf der Badisch-Elsässischen Stromstrecke 542

623. 15 Februar 1908, Neue Elsass-Lothringsche Brückenordnung im Einverständnis mit Baden für die

Schiffbrücken über den Rhein auf der Elsässisch-Badischen Stromstrecke 542
624. 8 Juni 1908, Preussische Verordnung betr. die Errichtung eines Rheinschiffahrtsgerichts in Crefeld. 542
625. 24 Juli 1908, Abänderung des Niederländischen königlichen Beschlusses vom 29 Juni 1869 betr. die Einsetzung von Kommissionen in Ausführung vom Art. 27 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17 Oktober 1868..... 542
626. 1909, Abänderung der Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Beförderung von Petroleum und dessen Destillationsprodukten in Kastenschiffen auf dem Rhein 543
627. 29/30 April 1909, Badisch-Elsass-Lothringsche Verordnung betr. die Versuchsfahrten auf der Rheinstrecke Strassburg-Basel..... 545
628. 28 Mai 1909, Auszug aus Protokoll LII der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke zwischen Düsseldorf und Neuss bei Hamm a. Rh. 546
629. 22 November 1909, Nachtrag zum Preussischen Regulativ vom 23 März 1870 betr. das Lootsenwesen. 546
630. 1910, Abänderung der Artt. 4 Ziffer 8 und 42 der Polizeiordnung von 1897 546
631. 1910, Abänderung der Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein von 1900..... 549
632. 1910, Deutsche Ausführungsbestimmungen zu den zusätzlichen Abmachungen betr. die Vermessung von Binnenfahrzeugen von 1908.. 549
633. 15 März/20 Mai 1910, Auszug aus Protokoll III und XXXVI der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Duisburg—Ruhrort 549
634. 2 April 1910, Bayrische Allerhöchste Verordnung betr. die Ergänzung der Steuermannsordnung für den Rhein innerhalb des Bayrischen Gebietes vom 30 Dezember 1885 549
635. 4 April 1910, Niederländischer königlicher Beschluss betr. die Vermessung von Binnenfahrzeugen in Ausführung der zusätzlichen Abmachungen von 1908 549
636. 7 Mai 1910, Auszug aus Protokoll XIII der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Cöln..... 549
637. 7 Mai 1910, Auszug aus den Protokollen der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Errichtung einer Wasserkraftanlage am Rhein unterhalb Hüningen.. 550
638. 17 Mai 1910, Preussische Polizeiverordnung betr. Regelung des Schiffsverkehrs und Flossverkehrs durch die Schiffbrücke zu Wesel. 565
639. 1911, Abänderung der Artt. 31—41*a* der Polizeiordnung von 1897. 565
640. 1911, Abänderung der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe der Deutschen Uferstaaten von 1905 576
641. 1911, Abänderung der Bemannungsanweisung von 1906..... 576
642. 1911, Abänderung der Verordnung der Deutschen Uferstaaten betr. die Dienstbücher der Schiffsmannschaft auf Deutschen Rheinschiffen 579
643. 4 Februar 1911, Abänderung im Einverständnis mit Baden der Elsass-Lothringschen Brückenordnung für die Schiffbrücken über den Rhein auf der Elsässisch-Badischen Stromstrecke vom 15 Februar 1908 580
644. 17 Februar 1911, Abänderung im Einverständnis mit Elsass-Lothringen der Badischen Brückenordnung für die Schiffbrücken über den Rhein auf der Badisch-Elsässischen Stromstrecke vom 12 Februar 1908 580
645. 20 Juli 1911, Preussische Polizeiverordnung betr. Regelung des Schiffs- und Flossverkehrs durch die Schiffbrücke zu Mühlheim a. Rh. 580
646. 1 Dezember 1911, Elsass-Lothringsche Bekanntmachung der Wasserbau-Inspektion Colmar betr. die Oeffnung der Schiffbrücke in Hüningen 580
647. 2 Dezember 1911, Abänderung des Niederländischen königlichen Beschlusses vom 26 Oktober 1906

betr. die Kommissionen von Sachverständigen für die Rheinschifffahrt sowie die Rheinschiffer- und Schiffspatente 580
648. 1912, Rheinschiffahrts-Polizeiordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt 582
649. 1913, Abänderung der Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände auf dem Rheine von 1902 635
650. 1913, Erste Abänderung der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe der Deutschen Uferstaaten von 1905 635
651. 1913, Zweite Abänderung der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe der Deutschen Uferstaaten von 1905 635
652. 6 Februar 1913, Abänderung des Niederländischen königlichen Beschlusses vom 26 Oktober 1906 betr. die Kommissionen von Sachverständigen für die Rheinschifffahrt sowie die Rheinschiffer- und Schiffspatente 637
653. 8 Februar/10 Mai 1913, Auszug aus Protokoll III und VIII der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt, betr. eine feste Brücke bei Rüdesheim 638
654. 19 März 1913, Abänderung des Niederländischen Gesetzes vom 16 Juli 1869 zur Ausführung der Artt. 33, 36—38 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17 Oktober 1868 639
655. 31 März 1913, Abänderung des Niederländischen königlichen Beschlusses vom 26 Oktober 1906 betr. die Kommissionen von Sachverständigen für die Rheinschifffahrt sowie die Rheinschiffer- und Schiffspatente 640
656. 14 Juni 1913, Abänderung des Niederländischen königlichen Beschlusses vom 26 Oktober 1906 betr. die Kommissionen von Sachverständigen für die Rheinschifffahrt sowie die Rheinschiffer- und Schiffspatente 641
657. 4 September 1913, Auszug aus Protokoll VI der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Cöln 642
658. 4 September 1913, Bayrische Regelung der Durchfahrt durch die Rheinschiffbrücken bei Speyer, Maximiliansau und Germersheim. 642
659. November/Dezember 1913, Übereinkommen zwischen Anhalt, Baden, Bayern, Braunschweig, Bremen, Elsass-Lothringen, Hamburg, Hessen, Lippe, Lübeck, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Preussen, Sachsen und Württemberg betr. die Anerkennung der Eichscheine und die gegenseitige Mitteilung der Ergebnisse der Eichungen und Eichprüfungen von Binnenschiffen 642
660. 30 April 1914, Auszug aus Protokoll II der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Nijmwegen 642
661. 4 Mai 1914, Auszug aus Protokoll III der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Wesel 642
662. 18 Mai 1914, Auszug aus Protokoll XVII der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt betr. eine feste Brücke bei Rüdesheim 642
663. 1915, Abänderung der Fahrgastanweisung von 1906 642
664. 27 September 1915, Abänderung der Elsass-Lothringschen Brückenordnung für die Schiffbrücken über den Rhein auf der Elsässisch-Badischen Stromstrecke vom 15 Februar 1908 im Einverständnis mit Baden 643
665. 5 Oktober 1915, Abänderung der Badischen Brückenordnung für die Schiffbrücken über den Rhein auf der Badisch-Elsässischen Stromstrecke vom 12 Februar 1908 im Einverständnis mit Elsass-Lothringen 643
666. 1916, Abänderung der Bemannungsanweisung von 1906 643
667. 25 August/6 September 1917, Badisch-Elsass-Lothringsche Verordnung betr. die Schiffahrt auf der Rheinstrecke Strassburg—Basel. 644
668. 20 April 1918, Bayrische Bekanntmachung betr. die Steuermannslöhne auf der Rheinstrecke Ludwigshafen-Strassburg 645

669. 26 April 1918, Badische Ministerial-Verordnung betr. die Steuermannsordnung auf dem Rhein zwischen Mannheim und Kehl . . . 645

670. 30 April 1918, Elsass-Lothringsche Verordnung betr. die Steuermannslöhne 645

301. 30 September 1860. VERTRAG ZWISCHEN BADEN UND FRANKREICH BETR. DIE HERSTELLUNG UND DEN BETRIEB VON FÄHREN. AUSWECHSLUNG DER RATIFIKATIONSURKUNDEN 6 NOVEMBER 1860. De Martens, N. Rec. Gén. XVII 1er Teil S. 275.

Sa Majesté l'Empereur des Français et Son Altesse Royale le Grand-Duc de Bade, désirant régler par une Convention l'établissement et le service des bacs entre leurs Etats respectifs, ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur des Français, le sieur Charles de Montherot, commandeur de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, grand-croix de l'ordre grand-ducal du Lion de Zaehringen, etc., son ministre plénipotentiaire près Son Altesse Royale le Grand-duc de Bade;

Et Son Altesse Royale le Grand-Duc de Bade, le sieur Antoine Stabel, grand-croix de l'ordre grand-ducal du Lion de Zaehringen, etc., etc., son ministre d'Etat de la justice, chargé du département de la Maison grand-ducale et des affaires étrangères;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les dispositions suivantes:

Art. 1. Des bacs seront établis sur le Rhin, le long de la frontière de la France et du Grand-Duché de Bade:

1°. Entre Grandkems et Kleinkems,
2°. Entre Niffern et Rheinweiler,
3°. Entre Chalampé et Neuenbourg,
4°. Entre Nambsheim et Hardheim,
5°. Entre Artzenheim et Sponeck,
6°. Entre Markolsheim et Sasbach,
7°. Entre Schoenau et Weissweil,
8°. Entre Rhinau et Kappel,
9°. Entre Gerstheim et Ottenheim,
10°. Entre Offendorf et Gambsheim, d'un côté, et Freistett, de l'autre,
11°. Entre Drusenheim et Greffern,
12°. Entre Fort-Louis et Soellingen,
13°. Entre Beinheim et Iffezheim,
14°. Entre Selz et Plittersdorff,
15°. Entre Münchhausen et Steinmauern,
16°. Entre Lauterbourg et Au.

Chacune des deux Parties contractantes s'interdit, soit de déplacer ou de supprimer aucun des passages susmentionnés, soit d'en établir de nouveaux, sans le consentement préalable de l'autre.

Art. 2. L'exploitation des bacs énumérés dans l'article précédent sera exercée exclusivement par la France:

1°. Entre Grandkems et Kleinkems,
2°. Entre Nambsheim et Hardheim,
3°. Entre Rhinau et Kappel,
4°. Entre Offendorff et Gambsheim, d'un côté, et Freisett, de l'autre,
5°. Entre Selz et Plittersdorff,
6°. Entre Münchhausen et Steinmauern,
7°. Entre Lauterbourg et Au;

Exclusivement par le Grand-Duché de Bade:

1°. Entre Niffern et Rheinweiler,
2°. Entre Chalampé et Neuenbourg,
3°. Entre Artzenheim et Sponeck,
4°. Entre Markolsheim et Sasbach,
5°. Entre Schoenau et Weissweil,
6°. Entre Gerstheim et Ottenheim,
7°. Entre Drusenheim et Greffern,
8°. Entre Fort-Louis et Soellingen,
9°. Entre Beinheim et Iffezheim.

Art. 3. Les deux Gouvernements s'engagent à exploiter ou à faire exploiter ces bacs avec un matériel conforme aux besoins du commerce des contrées adjacentes.

Art. 4. Les Parties contractantes s'engagent également à construire ou à faire construire les chemins d'accès jusqu'à la rive régularisée, chacune sur son territoire, aussitôt que l'état du terrain de chaque passage le permettra, et au plus tard dans le délai de dix ans.

Les chemins d'accès devront être maintenus constamment en bon état.

Les points d'abordage devront être situés vis-à-vis des points d'embarquement sur la rive opposée.

Ces points d'abordage sont désignés conformément au tableau annexé à la présente Convention.

Art. 5. Dès que les chemins d'accès d'un passage seront construits sur les deux rives, il sera pourvu à l'établissement de bateaux de service pour le transport des personnes et des voitures. Ces bateaux seront entretenus en bon état. Jusqu'à cette époque, les bateaux actuellement employés pourront continuer le service des passages.

Il sera établi incessamment aux passages actuellement non exploités un service pour le transport des personnes.

Art. 6. Les Hautes Parties contractantes se réservent de substituer aux bacs à rames, dans les passages qui leur appartiennent, des ponts volants, dont le point fixe sera posé ou dans le fleuve même, ou sur les deux rives, de manière à ne point gêner la navigation.

Art. 7. Chacun des deux Gouvernements se réserve de fixer les tarifs des passages qui lui appartiennent.

Art. 8. Les stipulations ci-dessus entreront en vigueur à partir du 1er janvier 1861.

Art. 9. La présente Convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Carlsruhe, dans le délai de six semaines, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Carlsruhe, le trentième jour du mois de septembre de l'an de grâce 1860.
(*L. S.*) *Signé* CHARLES DE MONTHEROT, ANTOINE STABEL.

Tableau des points d'abordage pour les Bacs du Rhin, sur la frontière de la France et le Grand-Duché de Bade.

	Dénomination des bacs	Point D'abordage	
		sur la rive française.	sur la rive badoise.
1	Grandkems-Kleinkems	Près de la borne kilométrique no. 145	En aval de la borne no. 43.
2	Niffern-Rheinweiler...	En aval de la borne kilométrique no. 18.	Entre les bornes nos. 54 et 55.
3	Chalampé-Neuenbourg	En amont de la borne kilométrique no. 31.	En amont de la borne no. 98.
4	Nambsheim-Hardheim	En amont de la borne kilométrique no. 46.	En aval de la borne no. 147.
5	Artzenheim-Sponeck..	En amont de la borne kilométrique no. 68,5.	Entre les bornes nos. 222 et 223.
6	Markolsheim-Sasbach.	Près de la borne kilométrique no. 72.	Près de la borne no. 235.
7	Schoenau-Weissweil ..	En amont de la borne kilométrique no. 81.	Entre les bornes nos. 263 et 264.
8	Rhinau-Kappel	En aval de la borne kilométrique no. 93.	En aval de la borne no. 304.
9	Gerstheim-Ottenheim.	En amont de la borne kilométrique no. 103.	Entre les bornes nos. 337 et 338.
10	Offendorf et Gambsheim-Freistett	Près de la borne kilométrique no. 141,5.	Près de la borne no. 466.
11	Drusenheim-Greffern .	En aval de la borne kilométrique no. 150.	En aval de la borne no. 495.
12	Fort-Louis-Soellingen.	En aval de la borne kilométrique no. 159.	Entre les bornes nos. 523 et 524.
13	Beinheim-Iffezheim...	En amont de la borne kilometriqué no. 167.	Près de la borne 551.
14	Selz-Plittersdorff	En aval de la borne kilométrique no. 172.	Entre les bornes nos. 568 et 569.
15	Münchhausen-Steinmauern	En aval de la borne kilométrique no. 176,5.	Près de la borne no. 583.
16	Lauterbourg-Au	En amont de la borne kilométrique no. 181,5.	Entres les bornes nos. 598 et 599.

302. 12 Dezember 1860, KARLSRUHER VERTRAG ZWISCHEN BADEN, BAYERN, HESSEN, NASSAU UND PREUSSEN BETR. SCHIFFAHRTS-ABGABEN. Hessisches Reg. Bl. 1861 S. 54, vgl. auch S. 369.

Bekanntmachung, die Erhebung der Rheinzölle betreffend.

In Folge von Vereinbarungen unter den deutschen Rheinuferstaaten über weitere Ermäszigung der Rheinzölle wird hiermit der nachstehende besondere Tarif be-

kannt gemacht, nach welchem vom 1. März d. J. an die Rheinzölle auf der Strecke zwischen Emmerich und der Lauter von den Gütern der ganzen und Viertels-Gebühr des conventionsmäszigen Rheinzolls erhoben werden sollen.

Die Rheinzölle von Bau- und Nutzholz werden nach dem der Bekanntmachung vom 31. Juli 1851 (Regierungsblatt Nro. 22) beigefügten Tarif und die Rheinzölle von den Gütern der Zwanzigstel-Gebühr nach den conventionsmäszigen Tarifsätzen, wie seither, forterhoben.

Desgleichen verbleibt es bei der seitherigen Erhebung der Recognitionsgebühr.

Darmstadt, den 7. Februar 1861.

Groszherzogliches Ministerium des Groszherzoglichen Hauses und des Aeuszern.

v. DALWIGK.

HOFMANN.

Besonderer Tarif zur Erhebung der Rheinzölle auf der Rheinstrecke von der Lauter bis Emmerich.

Ord.-Num.	Für die Rheinstrecke		Bei der Fahrt		Erhebungssatz.	
	von	bis	abwärts an der Zollstelle zu	aufwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.
	A. *Von allen Gütern, welche der ganzen und der Viertels-Gebühr unterliegen.*					
1	der Lauter	Neuburg	Neuburg	Neuburg	—	07
2	Neuburg	Mannheim	Neuburg	Mannheim	3	54
3	Mannheim	Mainz	Mannheim	Mainz	4	25
4	Mainz	Caub	Mainz	Caub	2	33
5	Caub	Coblenz	Caub	Coblenz	1	84
6	Coblenz	Andernach	Coblenz	Andernach	—	67
7	Andernach	Linz	Andernach	Linz	—	53
8	Linz	Cöln	Linz	Cöln	1	81
9	Cöln	Düsseldorf	Cöln	Düsseldorf	1	75
10	Düsseldorf	Ruhrort	Düsseldorf	Ruhrort	1	13
11	Ruhrort	Wesel	Ruhrort	Wesel	1	06
12	Wesel	zur niederländisch-preuszischen Grenze bei Schenkenschanz	Wesel	Emmerich	1	61
	B. *Von den Gütern zur ganzen und zur Viertelsgebühr, welche den Rhein verlassen und in die Lahn einlaufen.*					
13	Caub	zur Lahn	Caub	—	1	62
14	der Lahn	Coblenz	—	Coblenz	—	21

303. 10 Januar 1861, ERKLÄRUNG (DÉCLARATION) ZWISCHEN BADEN UND FRANKREICH BETR. DIE LANDESGRENZE AUF DEN RHEINBRÜCKEN. De Martens, N. Rec. Gén. XVII 1er Teil S. 305.

La Convention conclue, le 16. novembre 1857, entre la France et le Grand-Duché de Bade, pour l'établissement d'un pont fixe entre Strasbourg et Kehl, ne conte-

nant aucune disposition spéciale au sujet de la limite des droits de souveraineté des deux Etats sur ce pont, et l'article 4 du Traité de limites du 5. avril 1840, dans lequel l'axe du thalweg du Rhin est désigné comme la limite générale de la souveraineté des deux Etats, offrant des difficultés dans l'application de cette stipulation aux ponts existants entre Strasbourg et Kehl, les deux Gouvernements sont convenus des dispositions suivantes:

1°. Le milieu du pont fixe sur le Rhin entre Strasbourg et Kehl sera pris pour la limite de la souveraineté entre la France et le Grand-Duché de Bade.

2°. Le même principe sera adopté, à l'avenir, pour le pont de bateaux actuel entre Strasbourg et Kehl, ainsi que pour tous les ponts qui seraient construits, à l'avenir, entre la France et le Grand-Duché de Bade.

3°. Ces dispositions sont indépendantes de la limite des eaux et ne sauraient porter aucun préjudice à cette limite telle qu'elle est fixée chaque année par le thalweg du Rhin.

Il est entendu que les dites dispositions auront la même force et valeur que si elles eussent été textuellement insérées dans la Convention du 16. novembre 1857.

En foi de quoi, nous, ministre des affaires étrangères, avons signé la présente Déclaration correspondante du Gouvernement de Son Altesse Royale le Grand-Duc de Bade.

Fait à Paris, le 10. janvier 1861.

(L. S.) THOUVENEL.

304. 27 August 1861, PROTOKOLL X DER ZENTRAL KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE ABSCHAFFUNG DER DURCHLASSGEBÜHREN AN DEN RHEINBRÜCKEN. Baden Reg. Bl. 1861 S. 287, Bayern, Frankreich, Hessen 7 November 1861 Reg. Bl. 1861 S. 365, Nassau, Niederland 18 November 1861 Staatsblad 1861 Nr. 100, Preussen.

305. 1 September 1861, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. KOMMISSIONEN FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT. Staatsblad 1861 Nr. 78.

Wij WILLEM III, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Op de voordragt van Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Financien, van den 5den Augustus 1861, no. 191, 2de afdeeling en van den 15den daaraanvolgende, no. 115, I. U. R.

Gelet op art. 69 der overeenkomst tusschen de oeverstaten van den *Rijn*, den 31sten Maart 1831 te *Mentz* gesloten en geplaatst in het *Staatsblad* no. 19 van 1831;

overwegende, dat ter uitvoering dezer bepaling bij de Koninklijke besluiten van 26 Maart 1833, no. 15, 6 April 1836, no, 7 en van 16 Februarij 1840, no, 121, commissien voor de Rijnvaart zijn ingesteld, de werkkring dier commissien is geregeld en een reglement op het laden en lossen te *Amsterdam* van goederen tot den Rijnhandel behoorende, is vastgesteld;

dat deze regeling niet in de tegenwoordige orde van zaken past, daar deze medebrengt, dat plaatselijke aangelegenheden door den gemeenteraad worden geregeld;

dat met het oog op art. 69 van genoemde overeenkomst de taak der Regeering slechts bestaat in de zorg, dat er in de gemeenten, welke in den Rijnhandel betrokken zijn, commissien voor de Rijnvaart zijn en dat de aan deze door de gemeente-

besturen te geven voorschriften in overeenstemming zijn met de beginselen dier overeenkomst;

dat het derhalve noodig is toegeschenen, de genoemde besluiten in te trekken en de regeling dezer zaak aan de betrokken gemeentebesturen over te laten;

Den Raad van State gehoord, (advies van den 30sten Augustus 1861, no. 5).

Hebben goedgevonden en verstaan:

Art. 1. De Koninklijke besluiten van 26 Maart 1833, no. 15, 6 April 1836, no. 7 en van 16 Februarij 1840, no. 121, worden, met de daarbij vastgestelde instructie en reglementen, ingetrokken.

Art. 2. In elk der gemeenten *Amsterdam*, *Rotterdam* en *Dordrecht*, is eene commissie voor de Rijnvaart, waarvan de leden door het gemeentebestuur worden benoemd en van instructie voorzien.

Art. 3. Dit besluit treedt in werking den 1sten Januarij 1862.

Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Financien zijn belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* zal worden geplaatst.

Het Loo, den 1sten September 1861.

WILLEM.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,
S. VAN HEEMSTRA.
De Minister van Financien,
VAN TETS.

Uitgegeven den *vijftienden* September 1861.

De Directeur vau het Kabinet des Konings,
DE KOCK.

306. 27 Januar 1862, VERTRAG ZWISCHEN BADEN UND BAYERN BETR. HERSTELLUNG EINER FESTEN RHEINBRÜCKE ZWISCHEN MANNHEIM UND LUDWIGSHAFEN. Badisches Reg. Bl. 1862 S. 310.

Nachdem die beiden Regierungen von Baden und Bayern sich darüber verständigt, zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den Eisenbahnen der Pfalz und den Groszherzoglichen Staatsbahnen und zur besseren Verbindung der beiden Städte Mannheim und Ludwigshafen eine feste Rheinbrücke zu bauen, so haben dieselben zur näheren Vereinbarung und Feststellung der desfallsigen Verhältnisse Bevollmächtigte ernannt, welche über folgende Bestimmungen übereingekommen sind:

Art. 1. Zwischen Mannheim und Ludwigshafen soll eine feststehende Brücke über den Rhein gebaut und in beiden Städten mit den daselbst mündenden Eisenbahnen in unmittelbare Verbindung gesetzt werden.

Gröszere Materiallieferungen und Arbeiten sollen auf dem Wege der Konkurrenz ohne Rücksicht darauf, welchem Staate die Konkurrenten angehören, im gemeinsamen Einverständnisz vergeben werden.

Art. 2. Die Brücke soll zwei Geleise für die Verbindungsbahn, sodann eine Doppelfahrbahn für gewönhliches Fuhrwerk und die nötigen Wege für Fuszgänger erhalten.

Die Verbindungsbahn wird auf ihrer ganzen Länge mit zwei Geleisen und in der Art hergestellt, dasz sie mit dem beiderseitigen Transportmaterial befahren werden kann.

Art. 3. Die Verbindungsbahn wird von jedem Theile auf seinem Gebiete auf

alleinige Kosten nach dem gemeinschaftlichen Plane bis an den Rhein hergestellt und unterhalten.

Art. 4. Die Rheinbrücke dagegen wird auf gemeinschaftliche Kosten in der Art erbaut, dasz jeder Theil die Hälfte der sämmtlichen Baukosten beiträgt.

Zu diesem Ende soll vor Allem eine gemeinschaftliche Kommission niedergesetzt werden, um eine genaue Untersuchung der lokalen und sonstigen Verhältnisse vorzunehmen und einen vollständigen Plan für die Brücke und die Verbindungsbahn mit den beiderseitigen Bahnhöfen und für die in letzteren nothwendig werdenden Abänderungen auszuarbeiten.

Sofern diese Commission sich über einen gemeinsamen Plan nicht verständigen sollte, bleibt es vorbehalten, von jeder Seite einen besonderen Plan anzufertigen oder nach Umständen hiefür eine Konkurrenz zu eröffenen.

Die definitive Entscheidung über die Wahl des Platzes für die Brücke, den Brückenplan selbst und über die Art und Weise seiner Ausführung wird von den beiden Regierungen nach Vollendung der technischen Vorarbeiten vereinbart werden.

Insofern hierbei nichts Anderes bestimmt wird, soll die Ausführung der Brücke in der Art bewerkstelligt werden, dasz Baden die unmittelbare technische Leitung des Unterbaues, Bayern dagegen jene des Oberbaues übernimmt.

Jedem Theile steht es frei, der von dem andern Theile übernommenen Oberleitung einen Ingenieur zur Beihülfe und Mitwirkung beizugeben, sowie überhaupt den gesammten Bau fortwährend zu beaufsichtigen und zu kontroliren.

Art. 5. Zur Bestreitung der Kosten werden von jedem Theile nach Bedarf Vorschüsse in die Brückenbaukasse geleistet.

Vierteljährlich wird eine summarische Abrechnung gepflogen und die Mehrzahlung des einen Theils von dem anderen sofort ersetzt, oder aber dem Ersteren bis zur Zahlung mit vier vom Hundert verzinst.

Nach der Vollendung des Baues wird die definitive Abrechnung vorgenommen.

Art. 6. Jeder Theil wird Eigenthümer der seinem Ufer zunächst liegenden Brückenhälfte und besorgt auf seine Kosten deren Bewachung und Unterhaltung, soferne hierüber nicht etwas Anderes noch vereinbart wird.

Die beiderseitige Landeshoheitsgrenze wird ebenfalls in der Mitte der Brücke — unbeschadet der Bestimmungen über den Thalweg des Rheins — angenommen.

Art. 7. Die Rheinbrücke nebst der Verbindungsbahn soll, wenn nicht auszerordentliche Hindernisse eintreten, binnen drei Jahren, von der erfolgten Genehmigung des Bauplans an gerechnet, vollendet und dem Betrieb übergeben werden.

Art. 8. Die Vergütung, welche für die Benützung der Brücke und der Verbindungsbahn zum Eisenbahnbetrieb zu leisten ist, wird von den beiderseitigen Bahnverwaltungen gemeinschaftlich bestimmt und bedarf der jeweiligen Genehmigung der beiden Regierungen.

Für die Benützung der Brücke durch Fuszgänger und gewöhnliches Fuhrwerk wird, so lange nicht die beiden Regierungen eine Abänderung für angemessen erachten, ein Brückengeld erhoben werden, dessen Höhe von den beiden Regierungen jeweils bestimmt werden wird.

Die Erträgnisse dieses Brückengeldes sind gemeinschaftlich.

Die näheren Bestimmungen werden bis zur Vollendung der Brücke getroffen werden.

Art. 9. Hinsichtlich des Betriebs der Verbindungsbahn wird bestimmt, dasz grundsätzlich die Züge der Badischen Staatsbahn und der Pfälzischen sich gleichmäszig zwischen den Bahnhöfen in Mannheim und Ludwigshafen und innerhalb dieser Bahnhöfe aufhalten dürfen, wenn nicht die beiderseitigen Bahnverwaltungen, im Hinblick auf ihre in dieser Beziehung gemachten Erfahrungen, sich dahin vereinbaren, dasz der Betrieb der Verbindungsbahn nur von einer der Verwaltungen allein oder zum gröszeren Theil besorgt wird.

Das Nähere wird durch den zwischen den beiden Verwaltungen abzuschlieszenden Betriebsvertrag geordnet werden.

Bei Festsetzung des Fahrtenplanes ist jedenfalls darauf Rücksicht zu nehmen, dasz im Sommer mindestens vier, im Winter mindestens drei Züge einen entsprechenden Anschlusz an die von Mannheim in der Richtung nach Heidelberg und Darmstadt und von Ludwigshafen in der Richtung von Neustadt und Worms abgehenden Züge erhalten.

Art. 10. Längs der Verbindungsbahn soll eine Telegraphenleitung für den Bahndienst hergestellt werden.

Art. 11. Zwischen den beiderseitigen Unterthanen soll weder in Ansehung der Beförderungsweise noch hinsichtlich der Abfertigung ein Unterschied gemacht werden und die aus dem Gebiet des einen in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte sollen in keiner Beziehung ungünstiger behandelt werden, als die in dem betreffenden Staate verbleibenden.

Art. 12. Die Entscheidung darüber, ob nach Vollendung der stehenden Brücke die bisherige Schiffbrücke noch beibehalten werden soll oder nicht, soll in dem auf die Betriebseröffnung der Verbindungsbahn folgenden Jahre auf Grund der bis dahin gesammelten Erfahrungen gemeinschaftlich getroffen werden.

Entscheiden sich die beiden Regierungen im Interesse des beiderseitigen Verkehrs für Beibehaltung der Schiffbrücke, so soll auch das Eigenthum derselben ein gemeinschaftliches sein und jeder Regierung die Unterhaltung und Bewachnung der auf ihr Gebiet treffenden Hälfte obliegen.

Die Königlich Bayerische Regierung hat bei der Uebernahme ihrer Hälfte den Werth der erhaltenen Brückenbestandtheile baar an die Groszherzoglich badische Regierung zu vergüten.

Dieser Werth wird, wenn die beiden Regierungen sich über denselben nicht sofort verständigen sollten, durch Sachverständige ermittelt. Jede Regierung ernennt einen Sachverständigen und diese wählen dann einen dritten, welcher als Obmann die Schätzung zu leiten hat.

Durch den Uebergang der Schiffbrücke in gemeinschaftliches Eigenthum werden auch die Brückengefälle gemeinschaftlich. Die bisherige Art der Erhebung soll bis auf weitere allenfallsige Vereinbarung beibehalten werden.

Art. 13. Da auf Bayerischer Seite das Eigenthum und die Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn einer Privatgesellschaft zusteht, so soll dieselbe zur Annahme und Ausführung aller Obliegenheiten, welche nach gegenwärtigem Vertrage auf sie überzugehen haben oder welche nachträglich noch von beiden Regierungen vereinbart werden, verpflichtet werden.

Art. 14. Ueber etwaige Streitigkeiten, welche zwischen den kontrahirenden Theilen über Auslegung der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags entstehen,

entscheidet ein Schiedsgericht, zu welchem beiderseits je zwei Schiedsrichter berufen werden, die zusammen einen Obmann wählen.

Art. 15. Die Groszherzoglich Badische Regierung behält sich für gegenwärtigen Vertrag die Zustimmung der Kammern vor, soweit dieselbe erforderlich ist.

Art. 16. Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits zur allerhöchsten Genehmigung vorgelegt und die Auswechslung der Ratifikationsurkunden zu München binnen vier Wochen vorgenommen werden.

Dessen zur Urkunde haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den Vertrag in zwei gleichlautenden Ausfertigungen unter Beifügung ihrer Siegel unterzeichnet.

Karlsruhe, den 27. Januar 1862.

(L. S.) *gez.* MUTH. W. WEBER.

307. 15 April 1862, VERTRAG ZWISCHEN DEN RHEINUFERSTAATEN BETR. EINE FESTE RHEINBRÜCKE BEI COBLENZ. Lagemans Nr. 412.

Von Seiten der Königlich Preussischen Regierung werden, in Bezug auf den Bau einer stehenden Brücke über den Rhein bei Coblenz die folgenden Verpflichtungen übernommen:

I. Den Eigenthümern derjenigen zur Fahrt auf dem Rheine berechtigten Segel- und Dampfschiffe, welche nicht entweder jetzt schon zum Passiren fester nach oben geschlossener Brücken eingerichtet sind, oder eine Entschädigung für die Ausführung solcher Einrichtungen auf Grund der Uebereinkunft vom 7 Mai 1858, den Bau der stehenden Rheinbrücke zu Cöln betreffend, oder der Uebereinkunft vom 3 April 1860, den Bau der stehenden Brücke bei Mainz betreffend, erhalten haben, resp. erhalten werden, und welche bisher oder doch längstens bis zum 1 October 1862 den Strom an der Brückenstelle bei Coblenz vorüber befahren haben, wird eine Entschädigung für die Vorrichtungen zum Senken und Wiederaufrichten der Maste, beziehungsweise der Kamine, aus der Preussischen Staatskasse gewährt werden.

II. Eine Entschädigung wird ferner denjenigen zur Fahrt auf dem Rheine dermalen schon berechtigten Schiffseigenthümern gewährt werden, auf deren Schiffen eine Einrichtung zum Sen-

Le Gouvernement de Prusse prend les engagements suivants à l'occasion de l'établissement d'un pont fixe sur le Rhin près de Coblence:

I. Il sera payé par le Trésor de Prusse aux propriétaires de bateaux à voiles ou à vapeur autorisés à naviguer sur le Rhin une indemnité pour la construction des appareils destinés à baisser et à relever les mâts et les cheminées. Il est entendu, que cette indemnité ne sera payée qu'aux propriétaires de bateaux qui ne sont pas déjà maintenant organisés pour passer sous des ponts fixes et clos vers le haut, ou qui, pour l'exécution de ces appareils, n'ont pas encore reçu ni ne recevront d'indemnité en vertu de la Convention du 7 Mai 1858, concernant la construction du pont fixe de Cologne, ou en vertu de la Convention du 3 Avril 1860, concernant la construction du pont fixe près de Mayence, et qui jusqu'ici ont fréquenté le Rhin à l'endroit où le pont fixe sera construit près de Coblence, ou qui y passeront au plus tard jusqu'au 1 Octobre 1862.

II. Il sera aussi accordé une indemnité aux bateliers qui déjà maintenant sont autorisés à naviguer sur le Rhin et qui, bien qu'ils soient déjà pourvus d'appareils pour baisser et pour relever les

ken und Wiederaufrichten der Maste zwar schon vorhanden ist, welche aber durch die Errichtung einer festen Brücke bei Coblenz veranlasst werden, diese Einrichtung abzuändern oder zu vervollständigen, vorausgesetzt, dass sie mit dem betreffenden Schiff bereits bisher oder längstens bis zum 1 October 1862 den Rhein an der Brückenstelle bei Coblenz vorüber befahren haben.

Eine Veranlassung zur Aenderung oder Vervollständigung der bestehenden Einrichtung soll dann als vorhanden angenommen werden, wenn dieselbe zum Gebrauch für den Durchgang durch die feste Brücke bei Coblenz ungenügend ist oder wenn ihre Handhabung bei Schiffen, mit welchen bisher schon die grössere Schiffahrt auf dem Rheine, und zwar in der Regel mit voller Ladung betrieben wurde, einen unverhältnissmässigen Theil des unteren Schiffsraumes in Anspruch nehmen würde.

Ausgeschlossen von dem Anspruche auf Entschädigung sind alle Schiffe, für welche auf Grund der Uebereinkunft vom 7 Mai 1858, den Bau einer stehenden Brücke bei Cöln betreffend, und der Uebereinkunft vom 3 April 1860, den Bau einer stehenden Brücke bei Mainz betreffend, eine Entschädigung gewährt ist oder gewährt werden wird, so wie ferner alle Schiffe, welche vor ihrer Anmeldung (cfr. no. VI) die festen Brücken bei Coln oder Mainz nach erfolgter vollständiger Ueberbrückung passirt haben; es sei denn, dass sie — was die Mainzer Brücke anlangt — nicht genöthigt waren, zum Zweck der Durchfahrt von den an derselben errichteten Krahnen Gebrauch zu machen.

III. Die nach den vorstehenden Bestimmungen (No. I und II) zu gewährende Entschädigung gilt zugleich

für das Stillliegen des Schiffs während

mâts, sont néanmoins obligés, par suite de l'établissement du pont fixe à Coblence, de modifier ou d'améliorer ces appareils, pourvu que ces bateliers aient déjà fréquenté le Rhin à l'endroit où le pont fixe de Coblence sera établi, ou qu'ils y passent au plus tard jusqu'au 1 Octobre prochain.

Les modifications ou améliorations des appareils déjà existant seront jugées justifiées dans le cas où ces appareils ne suffiraient pas pour opérer le passage sous le pont fixe près de Coblence, ou si leur manoeuvre exigeait un espace disproportionné de la cale pour ce qui concerne les bateaux qui jusqu'à présent ont déja exercé régulièrement, avec des chargements complets, la grande navigation sur le Rhin.

Ne seront pas admis à l'indemnité en question, tous les bateaux pour lesquels il a été ou il sera payé une indemnité en vertu de la Convention du 7 Mai 1858, concernant l'établissement du pont fixe à Cologne, et en vertu de la Convention du 3 Avril 1860, concernant l'établissement d'un pont fixe près de Mayence, ainsi que les bateaux qui, avant la présentation de leurs titres (Art. VI) ont passé sous le pont fixe de Cologne ou de Mayence dès l'achèvement de ces ponts; à moins qu'ils n'aient quant au pont de Mayence fait usage, afin de pouvoir y passer, des grues établies près du pont.

III. L'indemnité à payer conformément aux dispositions ci-dessus précisées (Art. I et II) servira en même temps de dédommagement

pour le chômage du bateau pendant

der zum Anbringen der Vorrichtungen erforderlichen Zeit;

für die etwaige Erschwerung des Dienstes auf dem Schiffe;

für die eventuelle Beschränkung des nutzbaren Laderaums;

endlich für alle sonstigen Anschaffungen und Aenderungen, welche in Folge der zu treffenden Vorrichtungen für einzelne Fahrzeuge nothwendig werden können.

Schiffe, welche an sich zur Entschädigung zuzulassen, aber est nach dem zu I und II bestimmten äussersten Termine an der Brückenstelle bei Coblenz vorüber gefahren sind, desgleichen Schiffe, bei welchen wegen Alters und Schadhaftigkeit die Vorrichtung zum Senken und Heben nicht mehr ausgeführt werden kann, endlich alle vom 1 Mai 1862 ab neu zu bauenden Schiffe haben keinen Anspruch auf eine Entschädigung.

IV. Die Entschädigung wird in Pausch und Bogen nach Maassgabe der Ladungsfähigkeit der Schiffe auf feste Geldsätze festgestellt und ein für allemal wie folgt gewährt:

A. *Bei Dampfschiffen:*

1.) für Dampfschlepper von mehr als 200 Pferdekraft mit ..... 350 Rthlr.

2.) für kleinere Dampfschlepper und grosse Personen-Boote mit ..... 250 „

3.) für kleinere Dampfboote, so fern sie überhaupt einer Vorrichtung zum Senken der Kamine bei ihrer Durchfahrt durch die Brücke bedürfen, mit ..... 100 Rthlr.

le temps requis pour établir ces appareils;

pour l'augmentation de service qui pourra en résulter à bord du bateau;

pour la diminution éventuelle de la capacité de chargement qui pourra en résulter;

enfin pour toutes les autres dépenses et les changements que l'installation des appareils à établir pourrait occasionner à bord du bateau.

Ne seront pas admis à l'indemnité, les bateaux qui seraient dans le cas d'y avoir droit, mais qui n'auront passé à l'endroit où le pont fixe de Coblence sera établi qu'après l'expiration du dernier délai prescrit par les Art. I et II, ainsi que les bateaux trop vieux ou qui ne seraient plus assez solides pour supporter les appareils destinés à baisser et à relever les mats et les cheminées; enfin n'y seront pas admis non plus tous les bateaux qui seront construits à partir du 1 Mai 1862.

IV. L'indemnité est fixée à forfait, conformément à la capacité des différents bateaux, et payable une fois pour toutes, ainsi qu'il suit:

A. *Pour les bateaux à vapeur:*

1.) pour des remorqueurs d'une force de plus de 200 chevaux ..... 350 Rth.

2.) pour des remorqueurs de moindre force et pour des grands bateaux à vapeur destinés au transport des voyageurs ..... 250 „

3.) pour des bateaux à vapeur plus petits en tant qu'ils auront besoin d'appareils à baisser les cheminées afin de pouvoir passer sous le pont ..... 100 „

B. *Bei Segelschiffen:*

Für Schiffe

1.) von 10000 Ctr. und mehr mit 950 Rthlr.

2.) von 10000 bis 8000 Ctr. mit 950 bis 750 Rthlr.; im Mittel 850 Rthlr.

3.) von 8000 bis 6000 Ctr. mit 750 bis 550 R.; im Mittel 650 R.

4.) von 6000 bis 4000 Ctr. mit 550 bis 350 R.; im Mittel 450 R.

5.) von 4000 bis 3000 Ctr. mit 350 bis 250 R.; im Mittel 300 R.

6.) von 3000 bis 1500 Ctr. mit 250 bis 150 R.; im Mittel 200 R.

7.) von 1500 bis 800 Ctr. mit 150 bis 30 R.; im Mittel 90 R.

8.) von 800 Ctr. und weniger Tragfähigkeit 25 R.

Für Schiffe, deren Tragfähigkeit in die angegebenen Grenzen hineinfällt, ist nach Maassgabe dieser Scala die Entschädigung verhältnissmässig auszumitteln.

Die Feststellung des Entschädigungsbetrages für jedes einzelne Schiff erfolgt durch das Königlich Preussische Eisenbahn-Commissariat zu Cöln endgültig unter Ausschluss jedes Recurses.

V. Der Betrag der nach den Bestimmungen unter II zu gewährenden Entschädigung soll nach Maassgabe der besondern Beschaffenheit der auf dem einzelnen Schiffe bereits vorhandenen und nur abzuändernden oder zu ergänzenden Einrichtung in jedem einzelnen Falle festgestellt werden, zu welchem Behufe das Schiff in den Hafen zu Coblenz zur Besichtigung zu stellen ist. Bei dieser Feststellung soll der Gesichtspunkt leitend sein, dass die nöthige Abänderung oder Ergänzung in genügender aber am wenigsten kostspieliger Weise auszuführen ist, und es soll in keinem Falle bei Schiffen von mehr als 4000 Ctr. Ladungsfähigkeit ein höherer Betrag als zwei Drittheile

B. *Pour les bateaux à voiles:*

Pour des bateaux d'une capacité:

1.) de 10000 Quintaux et au-dessus 950 Rth.

2.) de 10000 à 8000 Q. 950 à 750 Rth. en moyenne 850 Rth.

3.) de 8000 à 6000 Q. 750 à 550 Rth. en moyenne 650 Rth.

4.) de 6000 à 4000 Q. 550 à 350 Rth. en moyenne 450 Rth.

5.) de 4000 à 3000 Q. 350 à 250 Rth. en moyenne 300 Rth.

6.) de 3000 à 1500 Q. 250 à 150 Rth. en moyenne 200 Rth.

7.) de 1500 à 800 Q. 150 à 30 Rth. en moyenne 90 Rth.

8.) de 800 Q. et au-dessous 25 Rth.

Pour des bateaux dont la capacité est entre les limites précitées une indemnité proportionnée sera calculée conformément à cette échelle.

Le montant de l'indemnité pour chaque bateau sera fixé définitivement et sans aucun recours par le Commissariat Royal des chemins de fer à Cologne.

V. Le montant de l'indemnité à payer en vertu de l'Art. II sera fixé, pour chaque cas, d'après les conditions particulières des appareils existant déjà sur chaque bateau et qui n'auront besoin que d'être modifiés ou améliorés: à cet effet, le bateau doit être conduit au port de Coblence pour y être visité. Dans cette fixation de l'indemnité on partira du point de vue que les modifications ou les améliorations à faire devront être exécutées d'une manière satisfaisante, mais avec le plus d'économie possible, et dans aucun cas il ne sera accordé pour les bateaux d'une capacité de plus de 4000 quintaux plus que deux tiers, et pour les bateaux d'une capacité de 4000 quintaux et au dessous plus que trois

und bei Schiffen von 4000 Ctr. Ladungsfähigkeit und darunter ein höherer Betrag als drei Viertheile desjenigen Betrages festgestellt werden, welchen der Schiffseigenthümer zufolge der Bestimmung unter IV dann anzusprechen haben würde, wenn sein Schiff mit Einrichtungen zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken gar nicht versehen wäre.

Die Feststellung dieses Entschädigungsbetrages geschieht endgültig und ohne Recurs durch Sachverständige, von welchen die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft den einen, der betheiligte Schiffer den andern, beide Sachverständige mit einander aber den Obmann wählen. Können sich die Sachverständigen über den Obmann nicht einigen, so bezeichnet die Handelskammer zu Coblenz drei weitere Sachverständige, von welchen der Sachverständige jeder Partei einen streicht. Der Uebrigbleibende ist Obmann.

VI. Die Schiffseigenthümer, welchen nach den vorstehenden Bestimmungen ein Entschädigungsanspruch zusteht, haben denselben nach der amtlichen Aufforderung, welche die Regierungen der Rheinuferstaaten in ihren Gebieten erlassen werden, spätestens bis zum 1 Januar 1863 bei Verlust ihres Anrechts, bei dem Königlich Preussischen Eisenbahn-Commissariat in Cöln anzumelden. Diese Anmeldung muss von der Vorlage des Patents und des Aichscheins begleitet sein. Dieselben haben ferner durch eine Bescheinigung des Hafen-Commissariats zu Coblenz nachzuweisen, dass sie mit dem in dem Patent bezeichneten Schiffe einmal und spätestens bis zum 1 October 1862 auf dem Rheine an der Brückenstelle bei Coblenz vorübergefahren sind.

Das Eisenbahn-Commissariat zu Cöln wird den Schiffseigenthümern über die erfolgte Anmeldung eine Beurkundi-

quarts du montant, auquel le propriétaire aurait droit conformément aux dsipositions de l'Art. IV, dans le cas où son bateau ne serait point du tout muni d'appareil pour passer sous des ponts fixes et clos en haut.

La fixation du montant de l'indemnité sera faite définitivement et sans aucun recours par des experts dont l'un sera choisi par la Direction de la Société du Chemin de fer du Rhin (Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft) et l'autre par le propriétaire du bateau intéressé; les deux experts choisiront ensemble l'arbitre. Dans le cas où ils ne pourraient s'entendre sur le choix d'un arbitre, la Chambre de Commerce de Coblence désignera trois autres experts, chaque partie en rejetera un, et l'expert restant sera arbitre.

VI. Les propriétaires de bateaux qui ont des titres à l'indemnité, conformément aux conditions ci-dessus mentionnées, devront, sur l'invitation officielle à publier par les Gouvernements des Etats riverains dans leurs territoires respectifs, présenter ces titres, sous peine de perdre leurs droits, au plus tard jusqu'au 1 Janvier 1863 au Commissariat Royal des chemins de fer à Cologne. Cette demande doit être accompagnée de la patente et du certificat de jaugeage du bateau. Les dits propriétaires ont de plus à prouver par un certificat du Commissariat du port de Coblence, qu'ils ont passé sur le Rhin à l'endroit où le pont fixe de Coblence sera établi, avec le bateau désigné dans la patente, au moins une fois et au plus tard jusqu'au 1 Octobre.

Le Commissariat du chemin de fer à Cologne expédiera aux propriétaires de bateaux un certificat attestant la

ung mit der Zusage ertheilen, dass, wenn die nachstehend bezeichneten Bedingungen von ihnen erfüllt sein werden, der Schiffs-Eigenthümer auf den im Falle der No. I und IV der Summe nach genau zu bezeichnenden, im Falle der No. II und V aber auf den durch die Entscheidung der Sachverständigen festzusetzenden Entschädigungsbetrag Anspruch habe.

Nach Feststellung des Entschädigungsbetrages haben die Schiffseigenthümer die zum Senken und Heben der Maste und Kamine nöthigen Vorrichtungen anfertigen, beziehungsweise abänderen und vervollständigen zu lassen und mit den so hergerichteten Schiffen die stehende Brücke bei Coblenz spätestens ein Jahr nach deren Vollendung zu passiren.

Schiffe, für welche eine Entschädigung auf den Grund der Bestimmungen unter II und IV zugesagt ist, sind innerhalb der gleichen Frist im Hafen zu Coblenz zur Besichtigung zu stellen, und es ist der Nachweis zu liefern, dass eine der Feststellung der Sachverständigen entsprechende Abänderung oder Vervollständigung seit dieser Feststellung wirklich stattgefunden hat.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen, worüber ein Zeugniss des Coblenzer Hafen-Commissariats beizubringen ist, wird den Schiffs-Eigenthümern der Betrag der Entschädigung auf Anweisung des Königlich Preussischen Eisenbahn-Commissariats zu Cöln von der Regierungshauptkasse zu Coblenz ausbezahlt werden. Die Zahlung erfolgt an den Schiffs-Eigenthümer, welchen das Patent als solchen ausweist oder an dessen gehörig beglaubigten und in gleicher Weise legitimirten Bevollmächtigten.

VII. Sobald die Durchfahrt der Schiffe mit stehenden Masten durch die feste Brücke nicht mehr thunlich sein wird,

notification des titres à l'indemnité reconnus valables, et témoignant que le propriétaire du bateau, après avoir rempli les conditions ci-après mentionnées, a droit dans la cas prévu aux Art. I et IV à une indemnité dont le montant sera indiqué d'une manière précise, et dans le cas prévu aux Art. II et V à l'indemnité à fixer par la décision des experts.

Le montant de l'indemnité ayant été ainsi fixé, les propriétaires de bateaux auront à prendre les mesures nécessaires afin de se pourvoir de l'appareil à baisser et à relever les mâts ou les cheminées, ou pour modifier ou améliorer celui qu'ils possèdent déjà, et ils seront tenus de passer sous le pont fixe de Coblence avec les bateaux ainsi pourvus du dit appareil, au plus tard dans le courant d'une année après l'achèvement de la construction du pont.

Les bateaux auquels une indemnité a été accordée en vertu des Art. II et IV devront dans le même espace de temps être conduits au port de Coblence pour y être visités, et leurs propriétaires auront à prouver qu'ils ont modifié ou amélioré leurs appareils conformément à la décision des experts, et depuis cette décision.

Après l'accomplissement de ces conditions et aussitôt qu'ils auront produit un certificat délivré à ce sujet par le commissariat du port de Coblence, les propriétaires des bataux recevront le montant de l'indemnité par mandat du commissariat royal des chemins de fer à Cologne sur la caisse principale de la régence à Coblence. L'indemnité sera payée à celui que la patente désignera comme propriétaire ou à son mandataire dûment autorisé et muni du même titre.

VII. Aussitôt que le passage des bateaux sous le pont fixe ne pourra plus avoir lieu sans baisser les mâts, des grues

werden Krahne zum Heben und Senken der Masten oberhalb und unterhalb der Brücke in dem Falle errichtet und für die Dauer eines Jahres gebührenfrei zur Benutzung gestellt werden, dass die erfolgten Anmeldungen (No. VI) ein Bedürfniss zu solchen Einrichtungen erkennen lassen sollten.

VIII. Zur Sicherung der Schiffahrt gegen etwaige in Folge des Bau's der Brücke durch die Stromverhältnisse entstehende Hemmnisse sollen endlich die folgenden Regulirungsarbeiten und Leistungen ausgeführt, beziehungsweise unterhalten werden:

a. Der linksseitige Leinpfad vor dem Stirnpfeiler sowie oberhalb und unterhalb der Brücke, wird in der Höhe von 18 Fuss am Pegel, mit 18 Fuss Kronenbreite, normalmässig in der Ausdehnung, wie dies der zweckmässige Anschluss an den bestehenden Leinpfad erfordert, hergestellt.

b. An dem linksseitigen Ufer wird gleichzeitig mit dem Ausbau der Brücke das Strombett bis zu der auf dem beiliegenden Situationsplan [1]) rothpunktirten Linie, *d, e, f, g*, welche durch die Mitte der linksseitigen Brückenöffnung gezogen ist, mindestens bis auf 3 Fuss unter Null am Pegel vertieft und in dieser Tiefe erhalten.

c. Zu diesem Zwecke wird von der untern Spitze der Insel Oberwerth nach der sogenannten Berkerlay und darüber hinweg ein Leitwerk von nahe 155 Ruthen Länge in der Höhe des Mittelwassers angelegt und nach Bedürfniss unterhalten.

d. Hinter dem rechtsseitigen, in das jetzige Strombett vortretenden Stirnpfeiler wird ein durch Steinrevêtement zu befestigendes, 120 Ruthen langes Parallelwerk in der Richtung der normalen Stromlinie geschüttet, dessen Spitze die Höhe von 18 Fuss am Pegel erhalten, in

devant servir à baisser et à relever les mâts seront établies au dessus et au dessous du pont, et pendant l'espace d'une année elles seront mises gratuitement à la disposition des bateliers pour les cas où les réclamations qui seraient faites (No. VI) prouveraient la nécessité d'un tel établissement.

VIII. Enfin, pour garantir la navigation contre les obstacles qui pourraient survenir dans le lit du fleuve par suite de la construction du pont, on devra exécuter et entretenir les travaux de régularisation et les prestations ci-dessous désignés :

a. Le nouveau chemin de halage de la rive gauche devant le pilier frontal, ainsi qu'en amont et en aval du pont, sera établi à la hauteur de 18 pieds au Rhénomètre avec une crête de 18 pieds de largeur sur une longueur permettant une jonction convenable avec le chemin de halage existant.

b. Du côté de la rive gauche et en même temps que la construction du pont, on creusera le lit du fleuve à une profondeur d'au moins 3 pieds au dessous du zéro du Rhénomètre, jusqu'à la ligne *d, e, f, g* indiquée en rouge sur le plan [1]) et traversant le milieu de l'arche gauche du pont, et cette profondeur sera conservée.

c. A cet effet, il sera établi un ouvrage flanquant d'une longueur de 155 perches à la hauteur des eaux moyennes, à partir de l'extrémité inférieure de l'île dite Oberwerth jusqu'à l'écueil dit Berkerlay et au-de là; cet ouvrage sera maintenu selon le besoin.

d. Derrière le pilier frontal qui sur la rive droite s'avance dans le lit du fleuve un ouvrage parallèle revêtu en pierre et prolongé à 120 perches de distance sera établi dans l'alignement normal du fleuve. La hauteur de l'extrémité de cet ouvrage sera de 18' au Rhé-

[1]) In Lagemans nicht aufgenommen.

seiner Krone aber nach dem Stirnpfeiler zu und an demselben bis auf 30 Fuss am Pegel ansteigen soll.

e. Der rechtsseitige Leinpfad vor dem dortigen Stirnpfeiler wird stromaufwärts bis zu der etwa 80 Ruthen entfernten Uferecke, bei gleichzeitiger Ausfüllung des Raumes bis zu dem jetzigen Ufer, der Bucht bei Pfaffendorf, in gleicher Höhe fortgesetzt. Unterhalb der Brücke wird der Leinpfad in der Höhe von 18 Fuss am Pegel mit 12 Fuss breiter Krone, vor dem zu *d.* erwähnten Parallelwerke entlang geführt, während auf dessen innerer Seite ein blosser Schifferweg von 8 Fuss Kronenbreite in Leinpfadshöhe genügt.

f. Das in der Uebergangsstelle der Schiffbrücke liegende Mittelfeld — der Capuziner-Grund — soll bis auf 3 Fuss unter Null binnen 4 Jahren beseitigt und in dieser Tiefe erhalten werden. Nach erfolgter Ausführung der Correction sollen auch die Joche in der Mitte der Schiffbrücke, wie es schon jetzt bei denjenigen vor dem linken und rechten Ufer der Fall ist, zum ausfahren und durchlassen der Schiffe eingerichtet werden.

g. Während des Brückenbau's und bis zu dessen Beendigung, mit allen dazu gehörigen strombaulichen Anlagen und Vertiefungsarbeiten, werden die zu Berg und zu Thal gehenden Segelschiffe sowie auch die zu Thal treibenden Flosse ,auf Verlangen ihrer Führer, mittelst eines dazu geeigneten Dampfschiffes, von dem Freihafen am Holzthore bis zur Pfaffendorfer Nachenfähre und umgekehrt unengeltlich geschleppt.

h. Der Aufbau des eisernen Brücken-Oberbau's soll in der Art erfolgen,

nomètre, et son couronnement montera dans la direction du pilier frontal et près de celui-ci jusqu'à une hauteur de 30 pieds au Rhénomètre.

e. Le chemin de halage devant le pilier frontal sur la rive droite sera prolongé en amont à la même hauteur jusqu'à l'extrémité de la rive sur une longueur d'à-peu-près 80 perches, et en même temps l'espace jusqu'à la rive actuelle, l'anse de Pfaffendorf, sera comblée à la hauteur du terrain. En dessous du pont le chemin de halage sera établi le long de l'ouvrage ci-dessus mentionné sous le no. *d*, à la hauteur de 18′ du Rhénomètre avec une crête d'une largeur de 12′, tandis que du côté de la rive il suffira d'établir à l'usage seulement des bateliers un chemin de la hauteur du chemin de halage avec une crête d'une largeur de 8′.

f. Le banc dit Capuziner-Grund, situé vers le milieu du pont de bateaux, sera, dans l'espace de quatre ans, creusé jusqu'à une profondeur de 3′ au dessous de zéro du Rhénomètre, et cette profondeur sera conservée. Cette correction terminée, les travées du milieu du pont de bateaux seront rendues mobiles afin de pouvoir laisser le passage libre aux bateaux, comme cela a déjà lieu vers la rive gauche et la rive droite.

g. Pendant la construction du pont et jusqu'à ce qu'il soit achevé, ainsi que tous les ouvrages du fleuve et les travaux d'approfondissement qui s'y rapportent, les bateaux à voile naviguant en amont et en aval ainsi que les radeaux à leur descente seront, sur la demande de leurs conducteurs, remorqués gratuitement par un bateau à vapeur destiné à cet usage, depuis le port franc près du Holzthor jusqu'au bac de Pfaffendorf et vice-versa.

h. La mise en place de la partie supérieure du pont aura lieu de manière à ce

dass dabei immer nur eine der drei Oeffnungen durch die Gerüste geschlossen wird, zwei derselben also stets offen bleiben.

i. Nach Beendigung der Brücke sollen an jeder Brücken-Oeffnung, auf beiden äussern Seiten des Oberbau's, die Punkte sichtbar and leicht erkennbar bezeichnet werden, welche in der Unterkante der Bögen auf 52 Fuss vom Pegel liegen.

k. Nach Fertigstellung der beiderseitigen Leinpfade sollen nicht allein die nöthigen Stopf- und Mehrpfähle zum Anlegen und Festhalten der Schiffe gesetzt, sondern auch die dazu nöthigen Schwimmpfähle gelegt und ausserdem noch die erforderlichen Anker-Ringe an den untern Seiten der beiden Mittelpfeiler der Brücke nach Bedürfniss angebracht werden.

Die Bevollmächtigten von *Baden*, *Bayern*, *Frankreich*, *Hessen*, *Nassau* und *Niederland* erkennen an, dass *Preussen* durch die vorstehend unter I bis VIII übernommenen und von ihnen hiermit acceptirten Leistungen denjenigen Forderungen genügt, welche in Beziehung auf den Bau einer festen Brücke bei Coblenz von der im Protokoll vom 9 April 1862 unter I bezeichneten Lage und Construction, im Interesse der freyen Schiffahrt auf dem Rheine aus den die Rheinschiffahrt betreffenden völkerrechtlichen Verträgen hergeleitet werden können.

qu'il n'y aura jamais qu'une des trois ouvertures fermée par les échafaudages, tandis que les deux autres resteront libres.

i. La construction du pont étant terminée, il sera fait aux deux côtés extérieurs de la partie supérieure des trois ouvertures, une indication visible et facile à reconnaître des ponts qui aux rebords des arches représentent la hauteur de 52′ du Rhénomètre.

k. L'établissement des chemins de halage étant achevé sur les deux rives, on installera non seulement des poteaux à amarrer et à appuyer les bateaux, et des poutres flottantes nécessaires au même usage, mais encore des anneaux d'ancre dans la partie inférieure des deux piles intermédiaires, et autant qu'il en faudra.

Les Commissaires de *Bade*, *Bavière*, *France*, *Hesse*, *Nassau* et des *Pays-Bas* reconnaissent que la Prusse en se chargeant des engagements stipulés ci-dessus sous les Nos. I à VIII et acceptés par eux, a satisfait, en ce qui concerne la situation et la construction d'un pont fixe près de Coblence détaillées au § 1 du Protocole du 9 Avril 1862, à tous les droits résultant des Convent ons internationales dans l'intérêt de la libre navigation sur le Rhin.

308. 21 April 1862. VERTRAG ZWISCHEN BADEN, BAYERN, HESSEN, NASSAU UND PREUSSEN BETR. DAS VORAUSBEZAHLEN DER SCHIFFAHRTSABGABEN. Hessisches Reg. Bl. 1862 Nr. 19 S. 231.

Zwischen den unterzeichneten Bevollmächtigten der deutschen Rheinuferstaaten ist heute im besondern Auftrage ihrer Regierungen folgende *Uebereinkunft* vereinbart worden.

§. 1. Schiffern und Flöszern, welche auf einer Fahrt zu Berg oder zu Thal mehrere Rheinzollstellen berühren, ist unter den im §. 2 bezeichneten Bedingungen gestattet, bei jedem Rheinzollamte, bei welchem sie ab- oder vorbeifahren — auf der

Preuszischen Stromstrecke jedoch nur zu Emmerich und Coblenz — die Rheinschifffahrtsabgaben sogleich auch für die nachfolgenden Zollstellen mit der Wirkung zu entrichten, dasz sie dadurch von der Verbindlichkeit, bei diesen Zollstellen zum Zweck der Anmeldung der Ladung anzulegen und eine Manifestabschrift abzugeben, befreit werden.

§. 2. 1. Die Abgaben sind für alle diejenigen Strecken, für welche Vorausbezahlung geleistet wird, von der gesammten Ladung zu entrichten.

2. Dem Rheinzollamt, bei welchem die Vorausbezahlung der Abgaben erfolgt, ist ein in Gemäszheit des Art. 27 der Rheinschifffahrtsakte vom 31. März 1831 aufzustellendes Manifest über die Ladung in zwei Exemplaren, sowie eine Abschrift dieses Manifestes zu übergeben.

3. Vor Erreichung der letzten Zollstelle, für welche Vorausbezahlung geleistet ist, dürfen Beiladungen nur an dem Sitze eines Rheinzollamtes vorgenommen werden. Im Falle einer solchen Beiladung sind die conventionsmäszigen Vorschriften zu befolgen und musz der Rheinzoll für die ganze folgende Strecke, für welche die erste Vorverzollung stattgefunden hat, entrichtet werden. Auch hat der Schiffer dem Rheinzollamte mit dem vorschriftsmäszig vervollständigten Originalmanifeste einen entsprechenden Nachtrag zu der unter Nr. 2 erwähnten Manifestabschrift vorzulegen.

4. Von der Zollstelle ab, bei welcher vorverzollt worden ist, musz auf dem Schiffe oder Flosze eine zwei Fusz breite und fünf Fusz lange roth- und weiszkarrirte Flagge, welche in der Zeit von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang durch eine Laterne zu beleuchten ist, auf halbem Maste aufgehiszt sein, und diese Flagge darf nicht eher abgenommen werden, als bis die letzte Zollstelle, für welche Vorausbezahlung geleistet worden, passirt ist.

§. 3. Eine Rückvergütung von vorausbezahlten Abgaben findet bei etwa unterwegs veränderter Bestimmung der Ladung oder eines Theils derselben nur alsdann statt, wenn der Schiffer oder Flöszer seine Ladung zu diesem Behufe bei dem nächsten Rheinzollamte anmeldet und zur Revision stellt. In diesem Falle wird ihm auf Vorlage der von dem letztern ertheilten Bescheinigung von den Rheinzollämtern, für welche Vorausbezahlung geleistet ist, derjenige Theil der bezahlten Abgaben zurückerstattet, welcher in Folge der veränderten Dispositionen über die Ladung nicht zu bezahlen gewesen wäre, wenn der Schiffer oder Flöszer die Abgabenentrichtung bei jeder Zollstätte vorgezogen hätte.

Dasselbe Verfahren findet statt, wenn in Folge der Bestimmung des §. 2 unter 3 der Rheinzoll von Beiladungen für eine längere Strecke vorausbezahlt ist, als dieselben wirklich durchlaufen haben.

§. 4. Es steht jedem Rheinzollamte frei, ein vorüberfahrendes Schiff oder Flosz, auch wenn durch die aufgesteckte Flagge zu erkennen gegeben wird, dasz eine Vorausbezahlung der Rheinschifffahrtsabgaben stattgefunden habe, durch einen Beamten anfahren, die Ladung besichtigen und mit dem Manifest vergleichen zu lassen, oder einen Begleiter mitzugeben, welcher eine Revision der Ladung vornimmt. Der Schiffer oder Flöszer hat auf die ihm von dem Rheinzollamte gegebene Weisung Behufs der Aufnahme des Beambten kurze Zeit anzuhalten.

Kosten dürfen aus der Begleitung für den Schiffer oder Flöszer nicht entstehen.

§. 5. Jede Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften im §. 2 unter Nr. 3 und 4 und im §. 4, sowie jede Defraudation von Rheinschifffahrtsabgaben zieht auszer der

sonst nach der bestehenden Gesetzgebung verwirkten Strafe zugleich den Verlust der Vergünstigung der Vorausbezahlung der Abgaben bis auf die Dauer eines Jahres nach sich.

Ueber den Verlust dieser Vergünstigung entscheidet die Directivbehörde desjenigen Staates, in dessen Gebiet die Zuwiderhandlung entdeckt wurde. Sie theilt den Namen des Schiffers oder Flöszers, sowie die Dauer der Entziehung den betreffenden Oberbehörden der übrigen deutschen Rheinuferstaaten mit.

§. 6. Jedem der deutschen Rheinuferstaaten steht die Befugnisz zu, an die Rheinzollämter der andern deutschen Rheinuferstaaten auf seine Kosten ständig oder zeitweise einen Controleur abzuordnen, welcher von dem dortigen Geschäftsgange Kenntnisz nehmen, den Abfertigungen beiwohnen und die amtlichen Register, die Manifeste und Rechnungen jederzeit einsehen, sowie auch in denjenigen Rheinhäfen, in welchen sich keine Rheinzollämter befinden, Nachforschungen zur Entdeckung und Constatirung etwaiger Rheinzolldefraudationen anstellen darf.

Vorstehende Uebereinkunft tritt mit dem ersten Juli 1862 in Kraft, sie gilt auf die Dauer der Zollvereinsverträge, also bis zum Schlusse des Jahres 1865 und bleibt sodann jeweils für weitere fünf Jahre in Wirksamkeit, wenn sie nicht ein Jahr vor Ablauf der Gültigkeitsdauer gekündigt worden ist.

Coblenz, den 21. April 1862.

(*Gez.*) SCHMIDT, VON KLEINSCHROD, SCHMITT, VIGELIUS, MOSER.

309. 1862, ABÄNDERUNG DES VERTRAGS VOM 21 APRIL 1862. Hessisches Reg. Bl. 1862 S. 712.

Bekanntmachung, die Vorausentrichtung der Rheinschifffahrtsabgaben betreffend.

Unter Bezugnahme auf §. 1 der Uebereinkunft vom 21. April l. J. (Regierungsblatt Nr. 19) wird hierdurch zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz nach einer von der Königlich Preuszischen Regierung neuerdings getroffenen Anordnung die Vorausentrichtung der Rheinschifffahrtsabgaben in Zukunft auch bei den Rheinzollämtern in Ruhrort und Köln zulässig sein wird.

Darmstadt, den 29. November 1862.

Groszherzogliches Ministerium des Groszherzoglichen Hauses und des Aeuszern.

v. DALWIGK. Dr. NEIDHARDT.

310. 1 Mai 1862, BEKANNTMACHUNG DER KÖNIGLICH PREUSSISCHEN REGIERUNG ZU CÖLN BETR. DIE FESTE RHEINBRÜCKE ZWISCHEN CÖLN UND DEUTZ. Sammlung 1889 S. 373, A. Bl. Cöln 1862.

311. 10 Mai 1862, ABÄNDERUNG DES POLIZEI-REGLEMENT VOM 11 FEBRUAR 1857 BETR. DIE BENUTZUNG DER RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI COBLENZ. Sammlung 1889 S. 322, A. Bl. Coblenz 1862.

312. 23 Mai 1862, POLIZEI-VERORDNUNG DER KÖNIGLICH PREUSSISCHEN REGIERUNG ZU CÖLN BETR. DIE DURCHFAHRT UNTER DER FESTEN BRÜCKE BEI CÖLN. Sammlung 1889 S. 326, A. Bl. Cöln 1862.

313. 2 August 1862, SCHIFFAHRTSVERTRAG ZWISCHEN DEM DEUTSCHEN ZOLLVEREIN UND FRANKREICH, ART. 9, AUSWECHSLUNG DER RATIFIKATIONSURKUNDEN 9 MAI 1865. De Martens, N. Rec. Gén. XIX 286.

Art. 9. Les bateaux respectifs ainsi que leurs chargements jouiront sur le Rhin

et la Moselle de toute exemption, réduction et faveur quelconque de droits de navigation, de douane qui sont ou seront accordés soit aux bateaux et chargements nationaux, soit à ceux de tout autre Etat coriverain.

En conséquence les marchandises spécifiées à l'art. 22 de la loi française du 28 avril 1816, importées d'un port du Rhin sous pavillon Allemand par la navigation du Rhin et par le bureau de Strasbourg, seront admises pour la consommation intérieure de la France aux droits établis pour les importations sous pavillon Français d'ailleurs que des pays d'origine.

Les bateliers des Etats du Zollverein naviguant sur les eaux intérieures de la France et réciproquement les bateliers français naviguant sur les eaux intérieures du Zollverein seront de part et d'autre assimilés aux nationaux quant au droit de patente.

314. 12 September 1862, BESCHLUSS DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT AUF GRUND DES XV SUPPLEMENTAR-ARTIKEL ZUR RHEINSCHIFFAHRTSAKTE, VOM 21 SEPTEMBER 1840, BETR. OBERLAST (GEDÖRRTE CICHORIENWURZELN). Baden, Bayern, Frankreich, Hessen 1 Oktober 1862 Rg. Bl. 1862 S. 663, Nassau, Niederland 6 Oktober 1862 Staatsblad 1862 Nr. 183, Preussen. Die Hessische Bekanntmachung wird hier abgedruckt.

Bekanntmachung, das Verbot der Führung von Oberlasten auf den den Rhein befahrenden Segelschiffen betreffend.

Im Anschlusse an die, den obigen Gegenstand betreffenden Bekanntmachungen vom 29. December 1843 (Reg.-Bl. von 1844, Nr. 4) und vom 1. November 1855 (Reg.-Bl. Nr. 40) wird hiermit weiter zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz in Folge eines von der Centralcommission für die Rheinschifffahrt während ihrer diesjährigen ordentlichen Sitzung gefaszten Beschlusses

gedörrte Cichorienwurzeln

in gleicher Weise wie die unter Ziffer 2 der erwähnten Bekanntmachung vom 29. December 1843 verzeichneten Gegenstände als Oberlast auf Segelschiffen geführt werden dürfen, wonach sich von allen, die es angeht, zu achten ist.

Darmstadt, den 1. October 1862.

Groszherzogliches Ministerium des Groszherzoglichen Hauses und des Aeuszern.

v. DALWIGK.

Dr. NEIDHARDT.

315. 6 März 1863, HESSISCHES REGLEMENT ZUM VOLLZUGE DER VERORDNUNG VOM 24 OKTOBER 1849 BEZÜGLICH DES DURCHLASSES DER SCHIFFE UND FLOSSE DURCH DIE MAINZER SCHIFFBRÜCKE. Reg. Bl. 1863 S. 133.

316. 15 April 1863, VERTRAG ZWISCHEN DEN RHEINUFERSTATEN BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI KUILENBURG. Lagemans Nr. 430.

Niederland. Der Bevollmächtigte wiederholt die von Seiten der Kgl. Niederländischen Regierung in Bezug auf die Anlage einer stehenden Brücke über den Leck bei Kuilenburg zu übernehmenden Verpflichtungen, wie folgt:

Pays-Bas. Le Commissaire reproduit les obligations prises par le Gouvernement des Pays-Bas au sujet de l'établissement d'un pont fixe sur le Leck près de Kuilenburg, ainsi qu'il suit:

Art. 1. Die Schiffe und Flosse, welche die stehende Brücke bei Kuilenburg passiren, haben keinerlei Durchlassabgaben zu entrichten.

Art. 2. Den Eigenthümern von Segel- und Dampfschiffen, welche nicht entweder jetzt schon zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken eingerichtet sind, oder eine Entschädigung für die Ausführung solcher Einrichtungen auf Grund der Uebereinkunft vom 7 Mai 1858, den Bau der stehenden Rheinbrücke zu Cöln betreffend oder der Uebereinkunft vom 3 April 1860, den Bau der stehenden Brücke bei Mainz betreffend, oder der Uebereinkunft vom 15 April 1862, den Bau der stehenden Brücke bei Coblenz betreffend, erhalten haben, resp. erhalten werden, und welche bisher oder doch längstens bis zum 1 October 1863 den Strom an der Brückenstelle bei Kuilenburg vorüber befahren haben, wird eine Entschädigung für die Vorrichtungen zum Senken und Wiederaufrichten der Maste, beziehungsweise der Kamine, aus der Niederländischen Staatskasse gewährt werden. [1])

Art. 3. Eine Entschädigung wird ferner denjenigen zur Fahrt auf dem Leck dermalen schon berechtigten Schiffseigenthümern gewährt werden, auf deren Schiffen eine Einrichtung zum Senken und Wiederaufrichten der Maste zwar schon vorhanden ist, welche aber durch die Errichtung einer festen Brücke bei Kuilenburg veranlasst werden, diese Einrichtung abzuändern oder zu vervollständigen, vorausgesetzt, dass sie mit dem betreffenden Schiff bereits bisher oder längstens bis zum 1 October 1863 den Leck an der Brückenstelle bei Kuilenburg vorüber befahren haben. [1])

Eine Veranlassung zur Aenderung oder Vervollständigung der bestehen-

Art. 1. Les bateaux et les radeaux qui passeront sous le pont fixe à Kuilenburg n'y auront à payer aucun droit de passage.

Art. 2. Il sera payé par le trésor des Pays-Bas aux propriétaires de bateaux à voiles ou à vapeur une indemnité pour la construction des appareils destinés à baisser et à relever les mâts et les cheminées. Il est entendu, que cette indemnité ne sera payée qu'aux propriétaires de bateaux, qui ne sont pas déjà maintenant organisés pour passer sous des ponts fixes et clos vers le haut, ou qui, pour l'exécution de ces appareils n'ont encore reçu ni ne recevront d'indemnité en vertu des Conventions du 7 Mai 1858, concernant la construction du pont fixe de Cologne, du 3 Avril 1860, concernant la construction du pont fixe de Mayence, et du 15 Avril 1862, concernant la construction du pont fixe de Coblence, et qui déjà ont fréquenté le Leck à l'endroit où le pont fixe sera construit près de Kuilenburg ou qui y passeront au plus tard le 1er Octobre 1863. [1]).

Art. 3. Il sera aussi accordé une indemnité aux bateliers, qui déjà maintenant sont autorisés à naviguer sur le Leck, et qui, bien qu'ils soient déjà pourvus d'appareils pour baisser et pour relever les mâts, sont néanmoins obligés par suite de l'établissement du pont fixe près de Kuilenburg, de modifier ou d'améliorer ces appareils, pourvu que ces bateliers aient déjà fréquenté le Leck à l'endroit où le pont fixe de Kuilenburg sera établi, ou qu'ils y passent au plus tard le 1er Octobre 1863. [1])

Des modifications ou améliorations des appareils déja existants seront ju-

[1]) Le terme du 1er Octobre 1863, fixé aux artt. 2 et 3 a été prolongé jusqu'au 26 Juin 1864, par la Loi du 26 Décembre 1863.

den Einrichtung soll dann als vorhanden angenommen werden, wenn dieselbe zum Gebrauch für den Durchgang durch die feste Brücke bei Kuilenburg ungenügend ist.

Ausgeschlossen von dem Anspruche auf Entschädigung sind alle Schiffe, für welche auf Grund der vorgenannten, die Erbauung stehender Brücken bei Cöln, Mainz und Coblenz betreffenden Conventionen, eine Entschädigung gewährt ist oder gewährt werden wird, so wie ferner alle Schiffe, welche vor ihrer Anmeldung (Art. 7) die feste Brücke bei Cöln passirt haben.

Art. 4. Die nach den vorstehenden Bestimmungen (Art. 2 und 3) zu gewährende Entschädigung gilt zugleich:

für das Stillliegen des Schiffs während der zum Anbringen der Vorrichtungen erforderlichen Zeit;

für die etwaige Erschwerung des Dienstes auf dem Schiffe;

für die eventuelle Beschränkung des nutzbaren Laderaums;

endlich für alle sonstigen Anschaffungen und Aenderungen, welche in Folge der zu treffenden Vorrichtungen für einzelne Fahrzeuge nothwendig werden können.

Schiffe, welche an sich zur Entschädigung zuzulassen, aber erst nach dem zu Art. 2 und 3 bestimmten äussersten Termine an der Brückenstelle bei Kuilenburg vorüber gefahren sind, desgleichen Schiffe, bei welchen, wegen Alters und Schadhaftigkeit, die Vorrichtung zum Senken und Heben nicht mehr ausgeführt werden kann; endlich alle vom Tage der Inkraftsetzung gegenwärtiger Uebereinkunft ab neu zu bauenden Schiffe haben keinen Anspruch auf eine Entschädigung.

Art. 5. Im Einverständniss mit sämmt-

gées justifiées dans le cas où ces appareils ne suffiraient pas pour opérer le passage sous le pont fixe près de Kuilenburg.

Ne seront pas admis à l'indemnité en question, tous les bateaux pour lesquels il a été ou il sera payé une indemnité en vertu des Conventions susnommées concernant les ponts fixes à Cologne à Mayence ou à Coblence, ainsi que tous les bateaux qui, avant la présentation de leurs titres (*art.* 7) ont passé sous le pont fixe de Cologne.

Art. 4. L'indemnité à payer conformément aux dispositions ci-dessus précisées (art. 2 et 3) servira en même temps de dédommagement:

pour le chômage du bateau pendant le temps requis pour établir ces appareils;

pour l'augmentation de service qui pourra en résulter à bord du bateau;

pour la diminution éventuelle de la capacité de chargement qui pourra en résulter;

enfin pour toutes les autres dépenses et les changements que l'installation des appareils à établir pourrait occasionner à bord des bateaux.

Ne seront pas admis à l'indemnité, les bateaux qui seraient dans le cas d'y avoir droit, mais qui n'auront passé à l'endroit où le pont fixe près de Kuilenburg sera établi, qu'après l'expiration du dernier délai prescrit par les articles 2 et 3; ni les bateaux trop vieux ou qui ne seraient plus assez solides pour supporter les appareils destinés à baisser et à relever les mâts et les cheminées; enfin ne seront pas admis à l'indemnité tous les bateaux qui seront construits à partir du jour de la mise en vigueur de la présente Convention.

Art. 5. De commun accord entre

lichen Rheinuferstaaten wird die nach Inhalt des Art. 2 zu leistende Entschädigung in Bausch und Bogen nach Maassgabe der Ladungsfähigkeit der Schiffe auf feste Geldsätze festgestellt und ein für allemal wie folgt gewährt:

A. *Bei Dampfschiffen:*

1) für Dampfschlepper von mehr als 200 Pferdekraft mit ..... 600 fl. N. W.

2) für kleinere Dampfschlepper und grosse Personen-Boote mit ..... 450 „ „

3) für kleinere Dampfboote, sofern sie überhaupt einer Vorrichtung zum Senken der Kamine bei ihrer Durchfahrt durch die Brücke bedürfen, mit 175 „ „

B. *Bei Segelschiffen:*

Für Schiffe

1) von 10,000 Ctr. und mehr mit 1700 fl. N.W.

2) von 10,000 bis 8,000 Ctr. mit 1700 bis 1300 fl.; im Mittel 1500 fl.

3) von 8,000 bis 6,000 Ctr. mit 1300 bis 1000 fl.; im Mittel 1150 fl.

4) von 6,000 bis 4,000 Ctr. mit 1000 bis 600 fl.; im Mittel 800 fl.

5) von 4,000 bis 3,000 Ctr. mit 600 bis 450 fl.; im Mittel 525 fl.

6) von 3,000 bis 1,500 Ctr. mit 450 bis 250 fl.; im Mittel 350 fl.

7) von 1,500 bis 800 Ctr. mit 250 bis 50 fl.; im Mittel 150 fl.

8) von 800 Ctr. und weniger Tragfähigkeit mit 50 fl.

Der Centner wird zu 50 Kilogramm gerechnet. Für Schiffe deren Tragfähigkeit in die angegebenen Grenzen hineinfällt, ist nach Maassgabe dieser Scala die Entschädigung verhältnissmässig auszumitteln.

tous les Etats riverains, l'indemnité à payer en vertu de la disposition de l'art. 2, est fixée à forfait d'après un tarif arrêté conformément à la capacité des différents bateaux et payable une fois pour toutes, ainsi qu'il suit:

A. *Pour les bateaux à vapeur:*

1) pour les remorqueurs d'une force de plus de 200 chevaux ..... fl. 600 P. B.

2) pour les remorqueurs de moindre force et pour les grands bateaux à vapeur destinés au transport de voyageurs ..... „ 450 „

3) pour les bateaux à vapeur plus petits, en tant qu'ils auront besoin d'appareils à baisser les cheminées afin de pouvoir passer sous le pont ..... „ 175 „

B. *Pour les bateaux à voiles:*

Pour les bateaux d'une capacité:

1) de 10,000 Quintaux et au dessus fl. 1700.

2) de 10,000 à 8,000 Q. fl. 1700 à 1300; en moyenne fl. 1500.

3) de 8,000 à 6,000 Q. fl. 1300 à 1000; en moyenne fl. 1150.

4) de 6,000 à 4,000 Q. fl. 1000 à 600; en moyenne fl. 800.

5) de 4,000 à 3,000 Q. fl. 600 à 450; en moyenne fl. 525.

6) de 3,000 à 1,500 Q. fl. 450 à 250; en moyenne fl. 350.

7) de 1,500 à 800 Q. fl. 250 à 50; en moyenne fl. 150.

8) de 800 Q. et au dessous fl. 50.

Le Quintal sera calculé à 50 kilogrammes. Pour les bateaux dont la capacité est entre les limites précitées une indemnité proportionnée sera calculée conformément à cette échelle.

Die Feststellung des Entschädigungsbetrages für jedes einzelne Schiff erfolgt durch einen Königlich Niederländischen Commissär zu Kuilenburg endgültig unter Ausschluss jedes Recurses.

Art. 6. Der Betrag der nach den Bestimmungen unter Art. 3 zu gewährenden Entschädigung soll nach Maassgabe der besondern Beschaffenheit der auf dem einzelnen Schiff bereits vorhandenen and nur abzuändernden oder zu ergänzenden Einrichtung in jedem einzelnen Falle festgestellt werden, zu welchem Behufe das Schiff in den Hafen zu Kuilenburg oder an's dortige Ufer zur Besichtigung zu stellen ist. Bei dieser Feststellung soll der Gesichtspunkt leitend, sein, dass die nöthige Abänderung oder Ergänzung in genügender, aber am wenigsten kostspieligen Weise auszuführen ist, und es soll in keinem Falle bei Schiffen von mehr als 4000 Ctr. Ladungsfähigkeit ein höherer Betrag als zwei Dritttheile, und bei Schiffen von 4000 Ctr. Ladungsfähigkeit und darunter ein höherer Betrag als drei Viertheile desjenigen Betrages festgestellt werden, welchen der Schiffseigenthümer zufolge der Bestimmung unter Art. 5 dann anzusprechen haben würde, wenn sein Schiff mit Einrichtungen zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken gar nicht versehen wäre.

Die Feststellung dieses Entschädigungsbetrages geschieht endgültig und ohne Recurs durch Sachverständige, von welchen der kgl. Commissär in Kuilenburg den einen, der betheiligte Schiffer den andern, beide Sachverständige mit einander aber den Obmann wählen. Können sich die Sachverständigen über den Obmann nicht einigen, so bezeichnet der Friedensrichter zu Kuilenburg drei weitere Sachverständige, von welchen der Sachverständige jeder Partei einen streicht. Der Uebrigbleibende ist Obmann.

Le montant de l'indemnité sera fixé pour chaque bateau définitivement et sans aucun recours par un Commissaire Royal des Pays-Bas résidant à Kuilenburg.

Art. 6. Le montant de l'indemnité à payer en vertu de l'art. 3 sera fixé pour chaque cas, d'après les conditions particulières des appareils, qui existent déjà sur chaque bateau et qui pourront être modifiés ou améliorés. A cet effet le bateau doit être conduit au port ou à la rive de Kuilenburg pour y être visité. Dans la décision à prendre on partira du point de vue, que les modifications ou les améliorations à faire devront être exécutées d'une manière satisfaisante, mais la plus économique possible. Pour les modifications ou améliorations précitées il ne sera accordé pour les bateaux d'une capacité de plus de 4000 Quintaux au plus que les deux tiers, et pour les bateaux d'une capacité de 4000 Quintaux et au dessous, au plus les trois quarts du montant que le propriétaire aurait droit à réclamer conformément à la disposition de l'art 5, dans le cas où son bateau ne serait point du tout muni d'appareil pour passer sous les ponts fixes et clos en haut.

La fixation du montant de l'indemnité sera faite définitivement et sans aucun recours, par des experts, dont l'un sera choisi par le Commissaire Royal à Kuilenburg et l'autre par le propriétaire du bateau: les deux experts choisiront ensemble l'arbitre. Dans le cas où ils ne pourront s'entendre sur le choix d'un arbitre, le juge de paix de Kuilenburg désignera trois autres experts; chaque partie en rejettera un, et l'expert restant sera l'arbitre.

Art. 7. Die Schiffseigenthümer, welchen nach den vorstehenden Bestimmungen ein Entschädigungsanspruch zusteht, haben denselben nach der amtlichen Aufforderung, welche die Regierungen der Rheinuferstaaten in ihren Gebieten erlassen werden, spätestens bis zum 1 Januar 1864 bei Verlust ihres Anrechts, bei dem bezeichneten Commissär in Kuilenburg anzumelden. Diese Anmeldung muss von der Vorlage des Patents und des Aichscheins begleitet sein. Dieselben haben ferner durch eine Bescheinigung des Besehers zu Kuilenburg nachzuweisen, dass sie mit dem in dem Patent bezeichneten Schiffe einmal und spätestens bis zum 1 October 1863 auf dem Leck an der Brückenstelle bei Kuilenburg vorübergefahren sind.

Der Commissair wird den Schiffseigenthümern über die erfolgte Anmeldung eine Beurkundung mit der Zusage ertheilen, dass, wenn die nachstehend bezeichneten Bedingungen von ihnen erfüllt sein werden, der Schiffseigenthümer auf den im Falle der Artt. 2 und 5 der Summe nach genau zu bezeichnenden, im Falle der Artt. 3 und 6 aber auf den durch die Entscheidung der Sachverständigen festzusetzenden Entschädigungsbetrag Anspruch habe.

Nach Feststellung des Entschädigungsbetrages haben die Schiffseigenthümer die zum Senken und Heben der Maste und Kamine nöthigen Vorrichtungen anfertigen, beziehungsweise abändern und vervollständigen zu lassen, und mit den so hergerichteten Schiffen die stehende Brücke bei Kuilenburg spätestens ein Jahr nach deren Vollendung zu passiren.

Schiffe, für welche eine Entschädigung auf den Grund der Bestimmungen unter Art. 3 und 6 zugesagt ist, sind innerhalb der gleichen Frist im Hafen

Art. 7. Les propriétaires de bateaux qui ont des titres à l'indemnité conformément aux conditions ci-dessus mentionnées, devront sur l'invitation officielle à publier par les Gouvernements des Etats riverains dans leurs territoires respectifs, présenter ces titres (sous peine de perdre leurs droits) au plus tard au 1er Janvier 1864 au Commissaire ci-dessus nommé à Kuilenburg. Cette demande doit être accompagnée de la patente du batelier et du certificat de jaugeage du bateau. Les dits propriétaires ont de plus à prouver par un certificat du baliseur à Kuilenburg, qu'ils ont passé sur le Leck, à l'endroit où le pont fixe de Kuilenburg sera établi, avec le bateau désigné dans la patente au moins une fois, et au plus tard avant le 1er Octobre 1863.

Le commissaire expédiera aux propriétaires de bateaux un certificat attestant la notification des titres d'indemnités reconnus valables, et témoignant que le propriétaire du bateau, après avoir rempli les conditions ci-après mentionnées, a droit dans le cas prévu aux art. 2 et 5 à une indemnité, dont le montant sera indiqué d'une manière précise, et dans le cas prévu aux art. 3 et 6 à l'indemnité à fixer par la décision des experts.

Le montant de l'indemnité ayant été ainsi fixé, les propriétaires de bateaux auront à prendre les mesures nécessaires, afin de se pourvoir de l'appareil à baisser et à relever les mâts ou cheminées, ou pour modifier ou améliorer celui-ci; ils seront tenus de passer sous le pont fixe près de Kuilenburg avec les bateaux ainsi pourvus du dit appareil, au plus tard dans le courant d'une année après l'achèvement de la construction du pont.

Les bateaux auxquels une indemnité a été accordée en vertu des art. 3 et 6 devront dans le même espace de temps être conduits au port de Kuilenburg

zu Kuilenburg zur Besichtigung zu stellen, und es ist der Nachweis zu liefern, dass eine der Feststellung des Sachverständigen entsprechende Abänderung oder Vervollständigung seit dieser Feststellung wirklich stattgefunden hat.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen, worüber ein Zeugniss des Kuilenburger Besehers beizubringen ist, wird den Schiffseigenthümern der Betrag der Entschädigung auf Anweisung der Kgl. Niederländischen Staatscasse ausbezahlt werden. Die Zahlung erfolgt an den Schiffseigenthümer, welchen das Patent als solchen ausweist, oder an dessen gehörig beglaubigten und in gleicher Weise legitimirten Bevollmächtigten.

Art. 8. Sobald die Durchfahrt der Schiffe mit stehenden Masten durch die feste Brücke nicht mehr thunlich sein wird, wird die Niederländische Regierung Krahnen zum Heben und Senken der Masten oberhalb und unterhalb der Brücke für die Dauer eines Jahres errichten lassen. Die Schiffer haben für die Benutzung dieser Hülfsanstalten keinerlei Gebühren zu entrichten.

Art. 9. Die Niederländische Regierung macht sich anheischig, während der Erbauung der Pfeiler und der Ausführung des Oberbaus die Schifffahrt so wenig wie möglich einzuengen; sie wird Sorge tragen, dass während der ganzen Bauzeit immer wenigstens 30 Meter breite Oeffnungen erhalten bleiben. Sie wird zu rechter Zeit in öffentlichen Blättern und an einem geeigneten Punkte oberhalb der Stelle, an welcher sich beide Rheinarme trennen, die Tage bezeichnen, an denen die Legung der Balken den Schiffen, deren Masten oder Kamine nicht gesenkt werden können, oder mehr als 30 Meter breiten Flossen die Durchfahrt nicht gestattet.

Art. 10. Zur Sicherung der Schifffahrt gegen etwaige in Folge des Baues der Brücke durch die Stromverhältpour y être visités; leurs propriétaires auront à prouver qu'ils ont modifié ou amélioré leurs appareils, conformément à la décision des experts et depuis cette décision.

Après l'accomplissement de ces conditions et aussitôt qu'ils en auront produit le certificat du baliseur à Kuilenburg, les propriétaires de bateaux recevront le montant de l'indemnité par mandat sur le trésor du Royaume des Pays-Bas. L'indemnité sera payée à celui que la patente désignera comme propriétaire ou à son mandataire dûment autorisé et muni du même titre.

Art. 8. A partir du moment où le passage des bateaux sous le pont fixe ne pourra plus avoir lieu sans baisser les mâts, le Gouvernement des Pays-Bas s'engage à entretenir, pendant une année, au-dessus et au-dessous du pont des grues pour servir à baisser et à relever les mâts .Les bateliers n'auront rien à payer pour l'usage et la manoeuvre de ces établissements auxiliaires.

Art. 9. Le Gouvernement des Pays-Bas s'engage à n'obstruer qu'aussi peu que possible la navigation pendant l'établissement des piles et le levage ou la pose des poutres. Il aura soin qu'il y ait toujours des ouvertures libres au moins de 30 mètres, durant toute la construction. Il fera publier en temps utile dans les journaux et à l'endroit convenable en amont du point de séparation des deux bras du Rhin, les jours que les travaux de levage ou de pose des poutres ne permettraient pas le passage aux bateaux, dont les mâts ou cheminées ne pourraient pas être baissés, ou aux radeaux d'une largeur de plus de 30 mètres.

Art. 10. Afin de garantir la navigation contre les obstacles, qui pourraient survenir dans le lit du fleuve par suite

nisse entstehende Hemmnisse verpflichtet sich die Königl. Niederländische Regierung ferner zu nachgenannten Regulirungs-Arbeiten und weiteren Leistungen:

1°. Werden die auf dem rechten Ufer in der Nähe der Brücke auf eine Höhe von 0.25 Meter über Mittelwasser anzulegenden in Traversen-und Parallelbauten bestehenden Correctionswerke bis auf die im Situations Plan [1]) roth angedeutete Normal-Linie des Stromlaufes verlängert.

2°. Werden die unter 1 erwähnten Correctionswerke der Art hergestellt werden, dass dadurch die projectirte zweite Brückenöffnung von 80 Meter Breite nicht nach und nach, sondern sofort bis zur Höhe des Mittelwassers geschlossen wird, um die ganze Wassermasse der 150 Meter breiten Oeffnung früher zuzuweisen.

3°. Werden die neben der Beseitigung der Insel Well-Candia, vor Beëndigung des Brückenbaues unter der Brückenöffnung im Flussbett vorzunehmenden Ausbaggerungen bis auf eine Länge von wenigstens 1000 Meter oberhalb und von circa 500 Meter unterhalb der Brücke und bis zu einer Tiefe von 1,60 Meter unter Null des Amsterdammer Pegels ausgedehnt werden. Im Falle diese Regulirungs-Arbeiten nicht genügen sollten, um eine Tiefe von 1,60 Meter unter dem Nullpunkte des Amsterdammer Pegels unter der Brücke zu erhalten, werden die zur Erhaltung der bezeichneten Tiefe der Flusssohle nöthigen Ausbaggerungen auch in Zukunft vorgenommen werden.

4°. Wird der innerhalb der 150 Meter breiten Brückenöffnung neben dem linksseitigen Brückenpfeiler in einer Breite von 3,50 Meter auf 5 Meter Amsterdammer Pegelhöhe anzulegende Leinpfad oberhalb wie unterhalb der Brücke mit

de la construction du pont, le Gouvernement des Pays-Bas s'engage en outre aux travaux de régularisation et aux obligations indiquées ci-après:

1°. de faire exécuter les épis transversaux et latéraux près du pont sur la rive droite à une hauteur de 0,25 mètres au dessus des eaux moyennes, s'avançant jusqu'à la ligne normale du cours de la rivière, indiquée en rouge sur le plan de situation. [1])

2°. que les épis transversaux et latéraux susmentionnés soient projetés de manière à satisfaire à la condition de fermer non peu-à-peu mais de suite l'ouverture de 80 mètres jusqu'à la hauteur des eaux moyennes, et de diriger plutôt le courant d'eau par l'ouverture de 150 mètres.

3°. de faire exécuter avant l'achèvement du pont des draguages dans le lit de la rivière, et l'enlèvement de l'île de Well-Candia à une longueur en amont du pont d'au moins 1000 mètres et d'environ 500 mètres en aval du pont, et jusqu'à une profondeur qui est fixée à 1,60 mètres au-dessous du zéro à l'échelle d'Amsterdam (A. P.) dans l'ouverture du pont. Dans le cas où ces travaux ne suffiraient pas à maintenir sous l'ouverture du pont une profondeur de 1,60 mètres au-dessous du zéro de l'échelle d'Amsterdam, on s'efforcera au moyen de draguages de maintenir la profondeur indiquée.

4°. de construire un chemin de halage dans l'ouverture de 150 mètres à côté de la culée sur la rive gauche, ayant une largeur de 3,50 mètres à une hauteur de 5 mètres au-dessus d'A. P. et de raccorder ce chemin de halage avec

[1]) In Lagemans nicht aufgenommen.

dem Ufer in Verbindung gebracht werden.

5°. Die Königl. Niederländische Regierung verbindet sich, ausser den im Art. 8 und 9 der Anlage II zum Protokoll V von 1862 bereits ertheilten Zusagen [1]), den Schiffen und Flössen, welche den Leck an der Brückenstelle während der Bauzeit zu passiren haben die freie Passage unentgeltlich zu vermitteln.

Baden, Frankreich, Hessen, Nassau, Preussen. Die Bevollmächtigten erkennen an, dass Niederland durch die vorstehend übernommenen und von ihnen hiermit acceptirten Leistungen denjenigen Forderungen genügt, welche in Beziehung auf die Anlage der festen Brücke bei Kuilenburg in dem Interesse der freien Schifffahrt auf dem Leck aus den, die Rheinschifffahrt betreffenden völkerrechtlichen Verträgen hergeleitet werden können. [2])

la rive en amont et en aval du pont.

5°. le Gouvernement des Pays-Bas s'engage, outre les promesses qu'il a faites aux articles 8 et 9 de l'annexe II du Protocole No. V de 1862 [1]), de procurer gratuitement un libre passage à tous les bateaux et radeaux qui passeront le Leck à l'endroit du pont pendant sa constuction.

Bade, France, Hesse, Nassau, Prusse. Les commissaires reconnaissent que les Pays Bas, en se chargeant des engagements stipulés ci-dessus et acceptés par eux, ont satisfait en ce qui concerne l'établissement du pont fixe près de Kuilenburg à tous les droits résultant des conventions internationales dans l'intérêt de la libre navigation sur le Rhin [2]).

317. 18 Juli 1863, HESSISCHE POLIZEILICHE BESTIMMUNGEN BETR. DIE SCHIFFBRÜCKE ZU WORMS. Reg. Bl. 1863 S. 334.

318. 28 August 1863, BESCHLUSS DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT AUF GRUND DES XV SUPPLEMENTAR-ARTIKEL ZUR RHEINSCHIFFAHRTSAKTE, VOM 21 SEPTEMBER 1840, BETR. OBERLAST (COAKS). Baden 11 April 1864, Bayern 1 Mai 1864, Frankreich 29 Januar 1864, Hessen 23 September 1863 und 16 April 1864, Reg. Bl. 1863 S. 433 und 19 Februar 1864 Reg. Bl. 1864 S. 61, Nassau 27 April 1864, Niederland 13 Februar 1864 Staatsblad 1864 Nr. 11, Preussen 29 März 1864. Die Hessische Bekanntmachung wird hier abgedruckt.

Bekanntmachung, das Verbot der Führung von Oberlasten auf den den Rhein befahrenden Segelschiffen betreffend.

Im Anschlusz an die den obigen Gegenstand betreffenden Bekanntmachungen vom 29. December 1843 (Regierungsblatt von 1844 Nr. 4), 1. November 1855 (Regierungsblatt Nr. 40) und 1. October 1862 (Regierungsblatt Nr. 37) wird hiermit zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz in Folge eines von der Central-Commission für die Rheinschifffahrt während ihrer diesjährigen ordentlichen Sitzung gefaszten Beschlusses

Coaks

wie die unter Ziffer 2 der erwähnten Bekanntmachung vom 29. December 1843 ver-

---

[1]) Les articles 8 et 9 de l'Annexe II du Protocole V de 1862 sont de la même teneur que les articles 8 et 9 ci-dessus.

[2]) Le Commissaire de *Bavière* a annoncé par une Note du 31 Mai 1863 l'adhésion de son Gouvernement.

zeichneten Gegenstände als Oberlast auf Segelschiffen innerhalb der Rheinstromstrecken der sechs oberen Uferstaaten geführt werden dürfen, wonach sich von allen, die es angeht, zu achten ist.

Darmstadt, den 23. September 1863.

Groszherzogliches Ministerium des Groszherzoglichen Hauses und des Aeuszern.

v. DALWIGK. v. WERNER.

319. 11 September 1863, BESCHLUSS DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT AUF GRUND DES XII SUPPLEMENTAR-ARTIKEL ZUR RHEINSCHIFFAHRTSAKTE, VOM 27 JULI 1839, BETR. ENTZÜNDLICHE ODER ÄTZENDE STOFFE (PETROLEUM). Baden 26 Februar 1864, Bayern 19 April 1864 Kr. A. Bl. der Pfalz 1864 S. 381, Frankreich 20 Februar 1864, Hessen 26 Februar 1864, Nassau 26 Februar 1864, Niederland 9 April 1864 Staatsblad 1864 Nr. 17, Preussen 27 Februar 1865 A. Bl. Cöln 1864 Nr. 22, 1865 Nr. 11.

Beschlusz.

1). Der Bevollmächtigte für Frankreich wird ersucht, die Entschlieszung seiner hohen Regierung baldigst im Korrespondenzwege mitzuteilen. (geschehn)

2). Für den Fall der Zustimmung Frankreichs ist ungereinigtes Petroleum als zu den im Supplementar-Artikel XII erwähnten Stoffen gehörig zu betrachten.

3). Sämtliche Bevollmächtigte werden sich eventualiter von der Veröffentlichung des Beschlusses zu 2 Kenntnis geben.

Conclusion.

1°. Le Commissaire de France est invité à vouloir communiquer prochainement par voie de correspondance la décision de son Gouvernement. (geschehn)

2°. Dans la supposition de l'adhésion du Gouvernement de France, l'huile de pétrole non purifiée est considérée comme faisant partie des marchandises dénommées au XIIième article supplémentaire.

3°. Tous les Commissaires s'informeront éventuellement de la mise à exécution de la conclusion ci-dessus insérée sous le No. 2.

320. 1864, ABKOMMEN ZWISCHEN BADEN, BAYERN, HESSEN UND WÜRTTEMBERG BETR. DIE RÜCKVERGÜTUNG DER PREUSSISCHEN RHEINZÖLLE. Hessisches Reg. Bl. 1864 S. 25.

Zwischen den Regierungen der Zollvereinsstaaten haben in Beziehung auf die Rückvergütung der Preuszischen Rheinzölle weitere Verabredungen stattgefunden, welche die allerhöchste Genehmigung Seiner Königlichen Hoheit des Groszherzogs erhalten haben und demgemäsz nachstehend zur öffentlichen Kenntnisz gebracht werden.

Von den in der Bekanntmachung vom 23. März 1843 (Regierungsblatt Nr. 12) unter 4) bezeichneten Waaren soll vom 1. Januar d. J. an bis auf Weiteres eine Rückvergütung des erweislich bezahlten Preuszischen Rheinzolls nur noch für nachstehende bedeutendere Gegenstände des Rheinverkehrs, nämlich:

Flachs, Hanf, Getreide und *Hülsenfrüchte, Oel in Fässern* (soweit die Rückvergütung schon bisher allgemein zulässig war), *Oelsaat aller Art, rohe Schafwolle, Schweinefett* und *Talg,*

stattfinden.

Im Uebrigen bleiben die Bestimmungen der Bekanntmachung vom 23. März 1843 auch fernerhin bestehen und wird insbesondere die Rückvergütung des erweislich bezahlten Preuszischen Rheinzolls für diejenigen zu den bedingt oder unbedingt auszerdeutschen Erzeugnissen gehörigen Fabrikmaterialien, für welche nach den bestehenden Vereinbarungen die Rückvergütung bisher ausnahmsweise zugelassen war, *unter den seitherigen Bedingungen und Voraussetzungen* auch fernerhin bis auf Weiteres geleistet werden.

Darmstadt, den 22. Januar 1864.

Groszherzogliches Ministerium der Finanzen.
F. von Schenck.
Hahn.

321. 1864, SCHIFFAHRTS-POLIZEIORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT. Baden 12 Mai 1864 Reg. Bl. 1864 S. 184, Bayern 27 Februar 1864 Reg. Bl. 1864 Nr. 27, Frankreich 17/25 Mai 1864 Präfekt. A. Bl., Hessen 12 April 1864 Reg. Bl. 1864 S. 189, Nassau 29 April 1864 V. Bl. 1864 Nr. 12, Niederland 23 Mai 1864 Staatsblad 1864 Nr. 41, Preussen 9 Mai 1864 A. Bl. Coblenz Nr. 21.

(BADEN.) Mit allerhöchster Ermächtigung aus Groszherzoglichem Staatsministerium vom 31. Oktober v. J., Nr. 927, und vom 9. Mai d. J., Nr. 406, werden die Verordnung Groszherzoglichen Ministeriums des Innern vom 8. Januar 1851 (Regierungsblatt Nr. 111., S. 18 ff.) über das Befahren des Rheins von Basel bis in die See und die bezüglichen späteren eine Aenderung der letzteren enthaltenen Bestimmungen mit dem 15. Juli d. J. auszer Wirksamkeit gesetzt und tritt an deren Stelle mit dem gleichen Zeitpunkte nachstehende, unter den Rheinuferstaaten vereinbarte neue Schifffahrts-Polizeiordnung für den Rhein in Kraft.

Karlsruhe, den 12. Mai 1864.

Groszherzogliches Handelsministerium.
Mathy.
Vdt. Hauser.

(BAYERN.) Aus Allerhöchster Ermächtigung Seiner Majestät des Königs wird die von Seiner Majestät weiland König Maximilian II. bezüglich der Einführung einer neuen Schifffahrtspolizei-Ordnung für den Rhein unter'm 27. Februar l. Js. genehmigte Allerhöchste Verordnung hiemit zur öffentlichen Kenntnisz gebracht.

München, den 19. Mai 1864.

Auf Seiner Majestät des Königs Allerhöchsten Befehl.
Freiherr von Schrenk.
Durch den Minister: der Generalsecretär,
Mayer.

MAXIMILIAN II. von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben etc. etc.

Nachdem bei der letzten Versammlung der Central-Commission für die Rheinschifffahrt eine neue Redaction der gemeinsamen polizeilichen Vorschriften für das Befahren des Rheins vereinbart und die Verabredung getroffen worden ist, dasz der vereinbarte Entwurf mit der Ueberschrift: „Neue Schifffahrts-Polizei-Ordnung

für den Rhein" unter Aufhebung der bezüglichen älteren Verordnung mit dem 15. Juli 1864 in Kraft gesetzt werden solle, so verordnen Wir hiemit, dasz diese neue, nachfolgend abgedruckte Schifffahrts-Polizei-Ordnung für den Rhein zu Jedermanns Kenntnisz gebracht werden und vom 15. Juli dieses Jahres anfangend für *Unser* Stromgebiet des Rheines in Wirkung treten soll.

Dagegen erklären *Wir* die Verordnung vom 29. December 1850, die Vereinbarung wegen Erlassung gemeinsamer polizeilicher Vorschriften über das Befahren des Rheines von Basel bis in die See betr. (Reg.-Bl. von 1850 Nr. 62 Seite 993—1018), vom 15. Juli dieses Jahres anfangend, für aufgehoben.

Gegeben zu München den 27. Februar 1864.

MAX.

Freiherr v. SCHRENK.

Auf Königlich Allerhöchsten Befehl: der Generalsecretär,
MAYER.

(HESSEN.) LUDWIG III. von Gottes Gnaden Groszherzog von Hessen und bei Rhein etc. etc.

Nachdem eine Revision der „polizeilichen Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis in die See" (vergl. Reg.-Blatt Nr. 10 von 1851) stattgefunden hat und in Folge dessen die nachstehende neue:

Schifffahrts-Polizei-Ordnung für den Rhein von Basel bis in die See.

. . . . . .

durch die Centralcommission für die Rheinschifffahrt vereinbart worden ist, haben Wir diese neue Schifffahrts-Polizei-Ordnung genehmigt und verordnen hiermit, dasz dieselbe mit dem *15. Juli 1864* unter nachfolgenden näheren Bestimmungen in Wirksamkeit treten soll.

§ I. *a.* Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften der neuen Schifffahrts-Polizei-Ordnung für den Rhein sollen bis zu anderweiter Bestimmung, namentlich bis zu einer Vereinbarung zwischen sämmtlichen oder einzelnen der Uferstaaten über gleichmäszige Strafbestimmungen, wie bisher die Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften der polizeilichen Verordnung über das Befahren des Rheins von 1850/51, mit einer Polizeistrafe von einem bis sieben Gulden und nach Befund der Umstände mit einer Gefängniszstrafe von einem bis fünf Tagen geahndet werden, unbeschadet der civilrechtlichen Verpflichtung zum Ersatze des etwa verursachten Schadens.

Bei inländischen Schiffern, Führern der Dampf- und Segelschiffe oder Flösze und Steuerleuten kann unter erschwerenden Umständen, namentlich in Recidivfällen, auszer der verwirkten oben festgesetzten Strafe die Suspension auf bestimmte Zeit oder auch selbst die Entziehung ihrer Patente erkannt werden.

Sind diese Personen Ausländer, so soll nach Maszgabe des Art. 47 der Rheinschifffahrts-Convention vom 31. März 1831 der deszfallsige Antrag unter Anschlusz der Verhandlungen bei der betreffenden Territorialbehörde gestellt werden.

b. Die fraglichen Zuwiderhandlungen werden, ohne sonstige gesetzlich zulässige Beweismittel auszuschlieszen, auf erfolgende Denunciation der Steuerleute oder

Betheiligten oder von Amtswegen durch Protocolle (Verbalprocesse) der hierzu qualificirten Angestellten wie andere Polizei-Contraventionen constatirt.

Zur Errichtung dieser Protocolle sind competent und angewiesen, auszer den in dem Art. 17 Unserer Verordnung vom 16. September 1831, Regierungsblatt Nr. 66, und in dem Art. 1 Unserer Verordnung vom 19. März 1841, Regierungsblatt Nr. 11, betreffend die Ausführung der Bestimmungen der Rheinschifffahrts-Convention vom 31. März 1831 hinsichtlich der Gerichtsbehörden und des gerichtlichen Verfahrens, benannten Personen:

der Havencommissär zu Mainz,
die Bürgermeister und Beigeordneten,
die Polizeicommissäre,
die Dammwärter, Feldschützen, Grenzaufseher, Gendarmen und alle sonstigen Polizeiagenten.

Hinsichtlich der über ihre Depositionen aufzunehmenden Protocolle gelten die Vorschriften der Art. 18 und 19 Unserer oben angeführten Verordnung vom 16. September 1831

Die richterliche Cognition über die angezeigte Uebertretung und eintretenden Falls das Straferkenntnisz über dieselbe gehört vor das einschlägige Land- oder Friedensgericht als Polizeigericht, in dessen anstoszenden Strombezirke die Zuwiderhandlung stattgefunden hat und werden demselben zu diesem Ende die vorerwähnten Protocolle übermittelt.

Die in den Art. 36, 37 und 38, besonders aber auch in dem Art. 40 Unserer vorangeführten Verordnung vom 16. September 1831 enthaltenen Bestimmungen sollen bei den hier fraglichen Zuwiderhandlungen ebenfalls maszgebend sein. Was jedoch den Art. 38 anlangt, so sind die hiernach in der Provinz Rheinhessen an den Rentmeister und an den Friedensrichter zu machenden Sendungen bei Contraventionen im Stromgebiete der Provinz Starkenburg an das betreffende Landgericht zum Zweck gerichtlicher Deposition zu richten.

Die in dem zweiten und dritten Absatze unter *a.* des gegenwärtigen §. I nach Umständen noch besonders vorbehaltene Verfügung gegen die Schiffer, gegen die Führer der Dampf- und Segelschiffe oder Flösze und gegen die Steuerleute gehört zum Geschäftskreise Unserer Provinzial-Directionen Starkenburg und Rheinhessen, gegen deren Entscheidung binnen vier Wochen unerstrecklicher Frist, vom Tage der Verkündigung an, Recurs an Unser Ministerium des Hauses und des Aeuszern genommen werden kann. Einstweilen und bis zu dessen etwa erfolgender reformirender Entscheidung musz aber derjenigen der Provinzial-Direction Folge geleistet werden.

In graveren Fällen und namentlich zu jeder Zeit, so oft Unsere Polizeigerichte wegen der hier fraglichen Zuwiderhandlungen entweder auf das Maximum der Gefängniszstrafe oder der Geldbusze oder neben einer Geldbusze cumulativ auch noch auf Gefängniszstrafe erkennen, haben solche, sobald das Erkenntnisz rechtskräftig oder resp. in letzter Instanz bestätigt worden ist, die Untersuchungs- und Gerichts-Acten an Unsere einschlägige Provinzial-Direction abzugeben, welche alsdann darüber, ob es der Fall sei, auch noch den zweiten oder dritten Absatz unter *a.* des gegenwärtigen §. I zur Anwendung zu bringen, zu prüfen und befindenden Umständen nach das Weitere zu beschlieszen oder aber die Acten an das Gericht zurückzugeben hat.

§. II. Es sind aufgehoben:

1) Unsere Verordnung vom 9. Mai 1840, Regierungsblatt Nr. 13, betreffend das Vorbeifahren der Dampf- und Segelschiffe an einander und auch sonstige von beiden und den Floszen bei ihrer Fahrt auf dem Rhein zu beobachtende Polizeivorschriften.

2) Unsere Verordnung vom 19. Juli 1842, Regierungsblatt Nr. 26, betreffend die Beschädigung an den Rheinufern und den an denselben befestigten oder im Strome vor Anker liegenden Schiffen, Floszen, Mühlen und dergleichen durch das Vorbeifahren der Dampfboote mit voller Gewalt.

Es bleibt jedoch vorbehalten, da, wo der Schutz der Ufer und der an denselben befestigten oder im Strome vor Anker liegenden Schiffe, Fahrzeuge, Flosze, Schiffmühlen und sonstigen Anstalten gegen Beschädigung durch die Dampffschifffahrt, dem localen Bedürfnisz gemäsz, besondere Vorschriften erheischt, um die Erfüllung der im ersten Absatze des Art. 1 der obigen neuen Schifffahrts-Polizei-Ordnung den Schiffsführern auferlegten Verpflichtung zu sichern, — ferner da, wo im Falle von Ueberschwemmung und Wassersnoth die Bestimmungen gegenwärtiger Verordnung nicht ausreichen, — im Wege der Local-Polizeiverordnungen durch die einschlägigen Regierungsbehörden Vorsorge treffen zu lassen.

3) Unsere Verordnung vom 27. April 1851, Regierungsblatt Nr. 10, betreffend das Befahren des Rheinstroms.

Sodann die Nachträge zu Unserer unter Nr. 3 erwähnten Verordnung, nämlich:

4) Unsere Verordnung vom 8. November 1855, Regierungsblatt Nr. 38;

5) Die Bekanntmachung Unseres Ministeriums des Groszherzoglichen Hauses und des Aeuszern vom 22. December 1856, Regierungsblatt Nr. 45.

6) Unsere Verordnung vom 9. März 1858, Regierungsblatt Nr. 9.

7) Die Bekanntmachung Unseres Ministeriums des Groszherzoglichen Hauses und des Aeuszern vom 14. Januar 1859, Regierungsblatt Nr. 2 und

8) Unsere Verordnung vom 2. December 1859, Regierungsblatt No. 39.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Unterschrift und beigedrückten Groszherzoglichen Siegels.

Darmstadt, den 12. April 1864

(L. S.) LUDWIG.

v. Dalwigk.

(NASSAU.)

(NIEDERLAND.) Wij WILLEM III, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Op de gemeenschappelijke voordragt van Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken, van den 21sten Mei 1864, no. 265, van Buitenlandsche Zaken, van den 19den Mei 1864, no. 4637 en van Financien, van den 14den Mei 1864, no. 109, I. U. R. en Acc.;

Den Raad van State gehoord (advies van den 15den Maart 1864, no. 11);

Hebben goedgevonden en verstaan:

Het politie-reglement voor de vaart op *den Rijn* te bekrachtigen, zoo als het hiernevens is gevoegd, met bepaling dat het met den 15den Julij 1864 in werking zal treden.

Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken, van Buitenlandsche Zaken en van

Financien zijn belast met de uitvoering van dit besluit, dat met het reglement in het *Staatsblad* zal worden geplaatst.

's Gravenhage, den 23sten Mei 1864.

WILLEM.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,
THORBECKE.
De Minister van Buitenlandsche Zaken,
E. CREMERS.
De Minister van Financien,
G. H. BETZ.

Uitgegeven den *tienden* Junij 1864.
De Minister van Justitie,
OLIVIER.

(PREUSSEN.) Nachdem die Central-Commission für die Rheinschiffahrt eine neue Schiffahrt-Polizei-Verordnung für den Rhein entworfen und Solche die Genehmigung sämmtlicher Rheinuferstaaten erhalten hat, wird hierdurch die bisherige Polizeiliche-Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis in die See vom 10. Juni 1851 nebst den dieselbe ergänzenden resp. abändernden Bekanntmachungen vom 14. November 1855, 6. Dezember 1856, 10. Januar 1858, 25. November 1858 und 24. Oktober 1859 vom 15. Juli 1864 ab aufgehoben und von diesem Zeitpunkte ab die nachfolgende Verordnung in Kraft gesetzt.

Coblenz, den 9. Mai 1864.

Der Ober-Präsident der Rheinprovinz.
v. POMMER-ESCHE.

Neue Schifffahrts-Polizeiordnung für den Rhein.

ERSTE ABTHEILUNG.

Allgemeine Bestimmungen für den ganzen Strom.

Allgemeine Verbindlichkeit zur Verhütung von Beschädigung.

Art. I. 1) Die Führer von Fahrzeugen jeder Art und von Flöszen, die Besitzer von Fähren, Schiffmühlen, Badeanstalten oder sonstigen an oder auf dem Rhein befindlichen Anlagen, sowie die zur Beaufsichtigung oder Oeffnung von Schiffbrücken angenommenen Personen haben ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, dasz gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

2) Diejenigen, mit einem festen Decke nicht versehenen Fahrzeuge, welche bei

EERSTE GEDEELTE.

Algemeene bepalingen toepasselijk op den geheelen loop der rivier.

Algemeene verpligting om schade te voorkomen.

Art. 1. 1°. De schippers van vaartuigen van allerlei soort en van vlotten, de eigenaars van ponten, molens op vaartuigen, badplaatsen en eenigerlei inrigtingen op den Rijn of zijne oevers geplaatst, en insgelijks zij die belast zijn met het toezigt op of de opening der schipbruggen, zullen moeten waken dat alle aanleiding tot hindernis of schade wederkeerig worde vermeden.

2°. Vaartuigen zonder vast dek, die met het maximum der lading waarvoor

ihrer tiefsten zulässigen Einsenkung nicht noch eine freie Bordhöhe von mindestens 1 Fusz Rhein, (0,3 Meter) behalten, müssen, auch wenn sie stillliegen, mit mindestens 1 Fusz hohen, starken, dichten und dem Wellenschlage hinreichenden Widerstand leistenden Aufsatzbrettern versehen werden.

Verhalten während der Fahrt.

Im Allgemeinen.

Art. II. 1) Kein Schiff darf von seiner Abfahrtsstelle aus, oder auf seiner Fahrt in den Fahrweg eines andern, im Fahren begriffenen Schiffes hineinfahren und dasselbe in seinem Laufe stören.

2) Fahrzeuge jeder Art, welche bei der Querfahrt über den Strom den Kurs eines Dampfschiffes mit oder ohne Anhang kreuzen, müssen von einem zu Berg fahrenden Dampfschiffe mindestens um die halbe Strombreite und von einem zu Thal fahrenden Dampfschiffe mindestens um die ganze Strombreite von dessen Bugspriet entfernt bleiben.

3) In scharfen Strombiegungen, an denen sich keine Wahrschau befindet, müssen, so lange, bis man vom Steuer aus in das offene Reck hineinsehen kann, alle Dampfschiffe mit oder ohne Anhang die Steuerbordseite des Fahrwassers halten, und die zu Thal fahrenden auszerdem noch die Kraft vermindern.

4) Auf Strecken, wo Fahrzeuge an Bohlwerken oder an festen Werften liegen, oder am Ufer im Aus- und Einladen begriffen sind, dürfen die zwischen denselben und der Mitte des Stromes durchfahrenden oder aufschlagenden (wendenden) Dampfschiffe, mit oder ohne Anhang, nicht mit gröszerer Geschwin-

zij vatbaar zijn, geen scheepsboord hoogte van minstens één Rijnsche voet (van 0.3 Ned. el) boven water hebben, zullen, zelfs wanneer zij stil liggen, moeten voorzien zijn van een toestel sterke planken, die ten minste een voet boven het boord uitsteekt en in staat is tegen de slagen van het water voldoende weerstand te bieden.

Voorschriften bij de vaart in acht te nemen.

In het algemeen.

Art. 2. 1°. Geen vaartuig zal, bij het vertrek, of gedurende den tijd zijner vaart, de koerslijn, die een ander vaartuig volgt, mogen snijden, noch dit laatste in zijn koers belemmeren.

2°. De vaartuigen van allerlei soort, die in den weg eener stoomboot met of zonder sleepkonvooi over dwars kruisen, zullen zich op een afstand, bepaald op minstens ééne halve stroombreedte, van den boegspriet dezer laatste verwijderd moeten houden, wanneer de stoomboot die zij ontmoeten den stroom opvaart; deze afstand moet minstens de geheele breedte van den stroom bedragen, wanneer de stoomboot dezen afvaart.

3°. Op die plaatsen waar de stroom sterke bogten vormt en waar geen standplaats van waarschuwers (Wahrschau) bestaat, zijn alle stoombooten met of zonder sleepkonvooi gehouden, tot dat men van bij het roer gezien het vaarwater in regte lijn kan doorzien, het vaarwater aan stuurboordszijde te houden; de afvarende stoombooten moeten bovendien hare vaart verminderen.

4°. Op die gedeelten waar vaartuigen tegen steigers of kaaijen gemeerd zijn, of aan den oever bezig zijn te laden of te lossen, mogen de stoombooten met of zonder sleepkonvooi in het voorbij gaan of wenden tusschen die vaartuigen en het midden van den stroom geen grootere snelheid hebben dan het goed stu-

digkeit fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung nothwendig ist. In gleicher Weise musz die Geschwindigkeit beim Vorbeifahren an den im Strome liegenden zur Ausführung von Korrektionsarbeiten dienenden Fahrzeugen vermindert werden

5) Mehr als zwei Schiffe dürfen niemals neben einander gekuppelt fahren.

Vorbeifahren der Schiffe an einander.

I. *Wenn sie sich in verschiedenen Fahrwegen befinden.*

Art. III. Schiffe, welche sich in verschiedenen Fahrwegen befinden, haben, wenn sie in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, den Fahrweg einzuhalten, in welchem sie sich befinden.

II. *Wenn sie sich in einem und demselben Fahrwege befinden.*

A. *Mit genügender Breite.*

Allgemeine Bestimmungen.

Art. IV. Schiffe, welche sich in einem und demselben Fahrwege befinden, dürfen nur dann in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, wenn das Fahrwasser nach dem jeweiligen Wasserstande unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Sie haben in diesem Falle die nachstehenden Vorschriften (Art. V. und VI). zu beachten.

Vorbeifahren in derselben Richtung.

Art. V. 1) Erreicht ein mit oder ohne Anhang fahrendes Dampfschiff ein anderes Dampfschiff oder einen Schleppzug bis auf eine Entfernung von zwei Schiffslängen (80 Meter), so darf es sich demselben nicht weiter nähern. Will jedoch der Führer des hintern Dampfren der boot en de kracht, die voor hare vaart noodig is, vereischt. Op dezelfde wijze zullen zij hare vaart moeten verminderen in het voorbij gaan van vaartuigen, die op den stroom stil liggen en dienen voor de uitvoering van verbeteringswerken.

5°. Gedurende de vaart mogen nimmer meer dan twee vaartuigen nevens elkander gekoppeld zijn.

Het ontmoeten der vaartuigen.

I. Wanneer zij zich in verschillende vaarwaters bevinden.

Art. 3. Vaartuigen, wanneer zij zich in verschillende vaarwaters bevinden en elkander ontmoeten, hetzij dat zij elkander voorbij gaan in dezelfde rigting, hetzij dat zij elkander tegen komen in tegenovergestelde rigting, moeten het vaarwater blijven volgen waarin zij zich bevinden.

II. Wanneer zij zich in een en hetzelfde vaarwater bevinden.

A. Bij genoegzame breedte.

Algemeene bepalingen.

Art. 4. Vaartuigen die zich in een en hetzelfde vaarwater bevinden, hetzij zij in dezelfde rigting varen of niet, mogen elkander niet voorbij gaan dan voor zooveel, naar den waterstand op dat tijdstip, het vaarwater klaarblijkelijk voldoende mogt zijn voor een gelijktijdige doorvaart. In dit geval moeten zij zich gedragen naar de volgende voorschriften (artt. 5 en 6).

Doorvaart in dezelfde rigting.

Art. 5. 1°. Wanneer eene stoomboot met of zonder sleepkonvooi op een afstand van twee scheepslengten of 80 el eene andere stoomboot of sleepkonvooi genaderd is, zal zij deze niet nader bij mogen komen. Indien evenwel de schipper der achterste stoomboot de voorste

schiffes vorbeifahren, so musz derselbe fünf Glockenschläge geben und eine blaue Flagge (zur Nachtzeit statt dieser eine hellbrennende Laterne mit weiszem Glase) auf halben Mast aufziehen lassen, worauf das vorfahrende Dampfschiff während der Vorbeifahrt seine Kraft zu vermindern und nach der linken (Backbordseite), das vorbeifahrende nach der rechten Seite (Steuerbordseite) auszuweichen hat.

Schiffer, welche auf den Stromstrecken unterhalb *Spyk* fahren, müssen zur Nachtzeit die Laterne nicht auf halbem Mast, sondern unter dem Bugspriet anhängen lassen.

2) Wenn ein mit dem Winde segelndes Schiff ein anderes mit dem Winde segelndes Schiff erreicht und demselben vorbeifahren will, so hat der Führer des hintern Schiffes dies zeitig durch Ruf zu erkennen zu geben, worauf das vordere Schiff nach der Unterwindseite auszuweichen und das hintere auf der Windseite vorbeizufahren hat.

Vorbeifahren in entgegengesetzter Richtung.

Art. VI. 1) Dampfschiffe mit oder ohne Anhang und mit günstigem Winde segelnde Schiffe, welche sich begegnen, sollen rechts (Steuerbordseite) ausweichen.

2) Ist der Führer eines Schiffes durch besondere Umstände an der Befolgung dieser Vorschrift gehindert, so hat derselbe die im Art. V. vorgeschriebenen Zeichen zu geben, worauf beide Schiffe links (Backbordseite) auszuweichen haben.

B. *Mit nicht genügender Breite.*

Art. VII. 1) Wo es an hinlänglichem Raum zum Vorbeifahren mangelt (Art. IV), hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn dasselbe voraussichtlich mit eil voorbij varen, moet hij vijf klokslagen geven, terwijl hij een blaauwe vlag (en 's nachts in plaats van deze een helder brandende lantaarn met wit glas) ter halver maste moet doen hijschen, op welk sein de voorste stoomboot links (bakboord) moet uitwijken en gedurende de vaart zijn kracht moet verminderen, terwijl de andere regts (stuurboord) zal voorbij varen.

De schippers, die de gedeelten der rivier beneden *Spijk* bevaren, moeten 's nachts de brandende lantaarn niet ter halver maste maar onder den boegspriet ophangen.

2°. Wanneer een vaartuig voor den wind zeilende, een ander vaartuig, dat insgelijks voor den wind zeilt, bereikt en het voorbij varen wil, zal de schipper van het achterste schip tijdig zijn voornemen moeten te kennen geven door te praaijen; het voorste schip zal dan onder den wind afhouden, terwijl het achterste schip aan de windzijde zal voorbij varen.

Het ontmoeten in tegenovergestelde rigting

Art. 6. 1°. Stoombooten, met of zonder sleepkonvooi, en schepen voor den wind zeilende, zullen regts (stuurboord) moeten uitwijken.

2°. Wanneer de schipper van een vaartuig om bijzondere omstandigheden zich niet naar bovenstaanden regel kan gedragen, zal hij gehouden zijn, de seinen te geven voorgeschreven bij art. 5; de twee vaartuigen zullen elkander dan ter linkerzijde (bakboord) voorbijvaren.

B. Bij onvoldoende breedte.

Art. 7. 1°. Wanneer er te weinig ruimte is om elkander voorbij te varen (art. 4), zal het stroom opwaarts gaand vaartuig, wanneer het te voorzien is dat

nem zu Thal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Thalschiff durch die letztere gefahren ist. Befindet sich aber bereits ein zu Berg fahrendes Schiff in der Enge, dann musz das zu Thal fahrende Schiff so lange vor derselben halten, bis das erstere sie durchfahren hat.

2) Erreicht ein zu Berg fahrendes Dampfschiff ohne Anhang das letzte geschleppte Schiff eines vorfahrenden Schleppzuges unterhalb der Enge auf drei Schiffslängen (120 Meter), so darf der Schleppzug nicht eher in die Enge hineinfahren, bis das Dampfschiff ohne Anhang bei ihm vorbeigefahren ist.

3) Kein Dampfschiff darf sich einem in einer Enge vorfahrenden Schiffe auf mehr als zwei Schiffslängen (80 Meter) nähern.

III. *Besondere Vorschriften.*

In Betreff der Dampfschleppzüge.

Art. VIII. 1) Schleppzüge dürfen, auszer während des gegenseitigen Vorbeifahrens, niemals in gleicher Höhe fahren.

2) Alle Dampfschiffe ohne Anhang und alle mit günstigem Winde segelnden Schiffe müssen, wenn dazu der erforderliche Raum vorhanden ist, den Schleppzügen ausweichen. Mangelt der hierzu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe, auch wenn ihnen kein Zeichen zum Ausweichen gegeben ist, nach Vorschrift der Art. V. und VI. ausweichen.

3) Die Führer der Dampfschleppzüge müssen während des Vorbeifahrens anderer Dampfschiffe mit oder ohne Anhang die Kraft vermindern. Ebenso dürfen Dampfschiffe ohne Anhang während des Vorbeifahrens an Schleppzügen nur mit verminderter Kraft fahren.

het in de engte een stroom afwaarts gaand vaartuig zal ontmoeten, beneden de engte moeten ophouden, tot dat het andere deze is doorgevaren. Indien een stroom opwaarts gaand vaartuig zich reeds in de engte bevindt, zal het stroom afwaarts gaand vaartuig moeten ophouden en wachten tot dat het eerste er doorgekomen is.

2°. Wanneer eene stoomboot, stroom opwaarts gaande zonder sleepkonvooi, het laatste schip van een sleepkonvooi beneden de lengte op een afstand van drie scheepslengten (120 el) genaderd is, kan dit sleepkonvooi de engte niet binnenvaren dan nadat het door de stoomboot is voorbij gevaren.

3°. Geene stoomboot mag een vaartuig, dat haar in eene engte vóór is, op meer dan twee scheepslengten of 80 el naderen.

III. Bijzondere voorschriften.

Sleepkonvooijen.

Art. 8. 1°. Behalve tijdens het voorbijvaren, mogen sleepkonvooijen nimmer terzelfder hoogte varen.

2°. Alle stoombooten zonder konvooi, even als alle vaartuigen, met gunstigen wind varende, moeten het vaarwater aan sleepkonvooijen afstaan, als de noodige ruimte het toelaat.

Bij gebreke van voldoende ruimte hiertoe, moeten de schippers der sleepbooten en der konvooijen, zelfs in het geval, dat hun geen sein gegeven is, uitwijken overeenkomstig de voorschriften van de artt. 5 en 6.

3°. De schippers van sleepkonvooijen moeten hunne vaart verminderen gedurende het voorbijvaren van andere stoombooten, met of zonder sleepkonvooi; insgelijks mogen stoombooten zonder sleepkonvooi slechts met halve kracht varen, terwijl zij sleepkonvooijen voorbijvaren.

In Betreff der vom Ufer aus gezogenen Schiffe.

Art. IX. 1) Einem vom Ufer aus gezogenen Schiffe darf nur auf der, diesem Ufer entgegengesetzten Seite vorbeigefahren werden. Die gezogenen Schiffe müssen auf die im Art. V. vorgeschriebenen Zeichen sich so weit als möglich diesem Ufer nähern.

2) Zwischen einem gezogenen Schiffe und dem Ufer, von welchem aus dasselbe gezogen wird, darf nur mit einem ohne Anhang zu Thal fahrenden Dampfschiffe im Nothfall durchgefahren werden, und auch dann nur, wenn zuvor die im Art. V. erwähnten Zeichen von dem Dampfschiffe aus gegeben worden, und wenn das gezogene Schiff sich auszerhalb des gewöhnlichen Bergfahrwassers befindet und deszhalb das äuszere Umfahren desselben, auf der Seite nach dem Strome zu, nicht möglich ist.

Der Führer des gezogenen Schiffes musz auf das gegebene Zeichen sogleich die Leine fallen lassen und das Dampfschiff musz so lange als möglich mit stillgestellten Rädern über die Leine forttreiben.

In Betreff zu Thal treibender Schiffe.

Art. X. 1). Einem, ohne Hülfe der Segel zu Thal treibenden, Schiffe musz jedes Dampfschiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so musz das zu Thal treibende Schiff auf die im Art. V. vorgeschriebenen Zeichen mit Hülfe von Rudern und Ankern so weit als möglich zur Seite ausbiegen.

2) Das Quertreiben der Fahrzeuge ist, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, untersagt.

In Betreff lavirender Schiffe.

Art. XI. Lavirende Schiffe dürfen

Vaartuigen langs den oever getrokken.

Art. 9. 1°. Wanneer een vaartuig langs den oever getrokken wordt, mag men slechts aan de tegenovergestelde zijde voorbijvaren. De getrokken vaartuigen moeten, op de seinen, voorgeschreven bij art. 5, zoo digt mogelijk hun oever naderen.

2°. Het voorbijvaren tusschen een getrokken vaartuig en den oever, van welken het getrokken wordt, zal alleen geoorloofd zijn, in geval van noodzaak, aan eene stroomafwaarts gaande stoomboot, zonder sleepkonvooi, maar slechts na de seinen gegeven te hebben, voorgeschreven in art. 5, en in de veronderstelling dat het getrokken vaartuig buiten het gewoon vaarwater is om stroom opwaarts te varen, zoodanig dat het onmogelijk is aan de rivierzijde er om heen te varen.

Op het sein gegeven door de stoomboot, zal de schipper van het getrokken vaartuig verpligt zijn de lijn te strijken en de stoomboot daarover varen, terwijl zij zoolang mogelijk de werktuigen zal doen stoppen.

Vaartuigen die voor stroom drijven.

Art. 10. 1°. Elke stoomboot zal verpligt zijn het vaarwater vrij te laten voor een vaartuig dat voor stroom drijft en zonder behulp van zeilen.

Bij gebreke van voldoende ruimte daartoe, zal het voor stroom drijvend vaartuig, op de seinen die het gegeven zijn overeenkomstig art. 5 verpligt zijn zooveel mogelijk op zij uit te wijken, met behulp van riemen en ankers.

2°. Buiten het geval van overmagt, is het aan alle vaartuigen verboden zich over dwars voor stroom te laten afzakken.

Vaartuigen die laveren.

Art. 11. Vaartuigen die laveren mo-

nicht zwischen einem Dampfschiffe, mit oder ohne Anhang, und dem von diesem gehaltenen Ufer fahren. Dieselben müssen daher schon wenden, bevor sie den Fahrweg (Kurs) des sich nahenden Dampfschiffes durchkreuzen.

In Betreff der Fahrzeuge unter 600 Zentner Tragfähigkeit und der tiefbeladenen Fahrzeuge.

Art. XII. 1) Die Führer aller Fahrzeuge, deren Belastungsfähigkeit weniger als 600 Zentner beträgt, sind verpflichtet, dieselben, auf der Fahrt, aus der Nähe der fahrenden Dampfschiffe und Schleppzüge zu halten. Sie dürfen ferner in den durch Schleppzüge verursachten Wellenschlag nicht eher hineinfahren, als bis derselbe sich so weit vermindert hat, dasz sie keine gefährlichen Schwankungen mehr erleiden können.

Abweichungen von diesen Vorschriften sind nur dann straflos, wenn sie nicht durch die Schuld der Führer jener Fahrzeuge herbeigeführt sind.

2) Kommt aber ein solches Fahrzeug einem Dampfschiffe oder Schleppzuge dennoch so nahe, dasz ihm augenscheinlich Gefahr droht, so haben die Führer der Dampfboote mit verminderter Kraft zu fahren und nöthigenfalls die Maschine still zu stellen, wenn dies ohne Gefahr für das Dampfboot und die angehängten Schiffe geschehen kann.

3) In der Nähe fahrender, tief beladener Fahrzeuge von gröszerer Belastungsfähigkeit müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang jederzeit mit verminderter Kraft fahren.

Fahren der Schiffe und Flösze durch Brücken und bei Fähren.

Art. XIII. 1) Alle Schiffs- und Floszführer sind zur Befolgung der für Brücken und Fähren erteilten besonderen

gen niet doorvaren tusschen eene stoomboot, met of zonder sleepkonvooi, en den oever langs welken deze laatste houdt.

De genoemde vaartuigen zijn dus verpligt te wenden, voor dat zij den weg kruisen welken de stoomboot, die hen te gemoet vaart, volgt.

Vaartuigen van minder dan 600 quintalen inhoud en vaartuigen met volle lading.

Art. 12. 1°. De schippers van vaartuigen van allerlei soort, welker belastbaarheid minder dan 600 quintalen bedraagt, zijn gehouden varende stoombooten of sleepkonvooijen niet nabij te komen. Zij mogen niet komen in den golfslag, veroorzaakt door sleepkonvooijen, dan nadat die golfslag genoeg verminderd is om geen gevaar meer op te leveren. Afwijkingen van deze voorschriften zullen slechts dan niet strafbaar zijn, wanneer zij buiten de schuld der schippers van die vaartuigen plaats hebben.

2°. Indien evenwel een vaartuig onder deze omstandigheden eene stoomboot of sleepkonvooi zoo nabij komt dat het werkelijk gevaar loopt, moeten de schippers van stoombooten de werktuigen langzamer laten werken en des noods stoppen, indien zij het zonder gevaar voor den sleper en de gesleepte vaartuigen kunnen doen.

3°. Wanneer stoombooten met of zonder sleepkonvooi zwaar beladen vaartuigen van eene belastbaarheid van meer dan 600 quintalen van nabij voorbij varen, mogen zij in elk geval slechts met halve kracht varen.

Doorvaart van vaartuigen en vlotten bij bruggen en veerponten.

Art. 13. 1°. Ieder schipper van een vaartuig of vlot zal verpligt zijn zich te onderwerpen aan de bijzondere maatre-

Vorschriften verpflichtet.

2) Die Führer von Gierfähren müssen den in der Fahrt begriffenen Schiffen und Flöszen ausweichen, und zwar im Allgemeinen nach der, dem Fahrwege gegenüber liegenden Seite. Dampfschiffen ohne Anhang sollen dagegen die Gierfähren nach dem Ufer ausweichen, an welchem sie zur Nachtzeit ihren Landungsplatz haben.

3) Solchen Schiffen und Flöszen, welche von Stellen ober- oder unterhalb einer Gierfähre abfahren (ablegen), müssen die Führer der letzteren den Weg frei machen, und zwar den Dampfschiffen mit oder ohne Anhang auf die im Art. V vorgeschriebenen Zeichen, den andern Fahrzeugen und Flöszen auf Anruf oder nach Aufhissen einer rothen Flagge.

4) Dampfschiffe mit oder ohne Anhang dürfen, sofern nicht die volle Maschinenkraft zu deren sicheren Steuerung durch die Schiffbrücke erforderlich ist, durch eine solche nur mit verminderter Kraft fahren.

5) Zur Nachtzeit musz der Dampfschiffsführer die Absicht, durch eine Schiffbrücke oder Gierfähre fahren zu wollen, mittelst eines Böllerschusses zu erkennen geben, und, bis die Signallaternen auf der Brücke aufgezogen sind, vor derselben warten.

Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.

Art. XIV. 1) Will ein Personen-Dampfschiff an eine Landungsbrücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Will dasselbe an einer Nachenstation anhalten, so ist das Zeichen bei Tage durch Aufhissen einer Flagge, bei Nacht durch Aufhissen einer hellbrennenden Laterne mit weiszem Glase zu geben. Gleicher Zeichen hat der Nachen, voorgeschreven ten opzigte van bruggen en veerponten.

2°. De schippers van gierponten zullen verpligt zijn het vaarwater vrij te laten voor varende vaartuigen en vlotten, en zulks in het algemeen door uit te wijken naar de zijde tegenovergesteld aan het vaarwater dat gevolgd wordt. Ten aanzien der stoombooten zonder sleepkonvooi moeten de gierponten uitwijken naar den oever, waar zij gewoonlijk 's nachts liggen.

3°. De schippers van gierponten zijn verpligt het vaarwater vrij te laten voor de vaartuigen en vlotten, die zich boven of beneden de gierponten van den wal losmaken, en wel voor de stoombooten, met of zonder sleepkonvooi, na de seinen, voorgeschreven bij art. 5, en voor de andere vaartuigen en vlotten, nadat deze gepraaid of eene roode vlag geheschen zullen hebben.

4°. De stoombooten met of zonder sleepkonvooi mogen de doorvaartopeningen der schipbruggen slechts met verminderde kracht doorgaan, tenzij zij al hare kracht noodig mogten hebben voor de goede besturing der boot.

5°. Des nachts zullen de schippers van stoombooten door een schot (boîte) hun voornemen, een schipbrug of gierpont door te varen, kenbaar maken, en stoppen tot dat de seinlantaarns op de brug geheschen zijn.

Het stoppen der stoombooten gebruikt voor den dienst der reizigers.

Art. 14. 1°. Elke stoomboot voor reizigers, die aan eene landingsplaats wil aanleggen, is verpligt de klok te doen luiden. Als het oponthoud moet plaats hebben op een station, dat door schuiten bediend wordt, zal zij daartoe het sein geven door bij dag een vlag, en 's nachts eene helder brandende lantaarn met wit glas te hijschen. Dezelfde

chenführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, sich zu bedienen.

2) Bei Annäherung eines Nachens müssen die Räder des Dampfschiffes so zeitig still gestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Umgang gesetzt werden, dasz der Nachen keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Der Nachenführer musz mit seinem Nachen zeitig herauskommen, in gestreckt paralleler Richtung mit der Fahrt des Dampfschiffes halten, und nicht eher an dasselbe heranfahren, als bis die Räder still gestellt sind.

3) Die eingestiegenen Personen haben sich auf die Aufforderung des Nachenführers sogleich niederzusetzen.

4) Der Nachen musz von zwei starken, schiffskundigen und als nüchtern bekannten Männern geführt werden, in gutem Zustande, vollständig ausgerüstet und mit der Bezeichnung seiner erlaubten Einsenkungstiefe versehen sein.

5) Die Ortsbehörde hat darauf zu halten, dasz den vorstehend zu 4 gedachten Erfordernissen stets genügt werde, nach Umständen sogleich Abhilfe anzuordnen und der Dampfschifffahrts-Verwaltung Mittheilung davon zu machen.

6) Keine anderen, als die dazu bestimmten Nachenführer, dürfen Personen oder Güter zu einem Dampfschiffe bringen oder von demselben abholen.

7) Gelangen zwei Dampfschiffe in entgegengesetzter Richtung gleichzeitig an Landungsbrücken, so darf der Führer des zu Berg fahrenden Dampfschiffes das Thalschiff in seiner Wendung nicht stören und musz diesem den Vorrang lassen.

Fahren zwei Dampfschiffe in gleicher Richtung an Landungsbrücken an, so hat das erste Schiff den Vorrang und

seinen zullen gebruikt worden door den schipper der schuit, die de stoomboot wil aandoen.

2°. Bij het naderen eener schuit zal men in tijds de werktuigen der stoomboot stoppen, en die niet eerder weder mogen aanzetten, dan wanneer de schuit geheel buiten gevaar zal zijn.

De schipper der schuit moet tijdig aankomen, zijne schuit evenwijdig houden met den koers, welken de stoomboot volgt en de laatste niet eerder aandoen, dan nadat hare raderen tot stilstand zijn gebragt.

3°. Zij, die in de schuit gestegen zijn, moeten dadelijk gehoor geven aan het aanzoek van den schipper om te gaan zitten.

4°. De schuit moet bestuurd worden door twee kloeke varensgezellen, bedreven in hun vak en als matig bekend; zij moet in eenen goeden staat zijn, voorzien van al het noodig tuig en de aanwijzing van haren geoorloofden diepgang.

5°. Het plaatselijk bestuur zal toezien op de stipte uitvoering der voorschriften bij no. 4 gegeven; in geval van overtredingen zal het naar omstandigheden dadelijk de noodige maatregelen moeten nemen en daarvan kennis geven aan het bestuur der stoombooten.

6°. Geen ander dan de daartoe bepaaldelijk aangewezen schuitenvoerders mag reizigers of goederen aan boord der stoombooten brengen of ze van daar afhalen.

7°. Bij gelijktijdige aankomst aan eene landingsplaats van twee stoombooten in tegenovergestelde rigting, zal de schipper der stroomopwaarts varende boot moeten zorgen, de andere in het wenden niet te hinderen en haar laten voorgaan.

Als twee stoombooten in dezelfde rigting varende aan landingsplaatsen willen aanleggen, zal degene die vóór is

darf durch das andere in seiner Anfahrt nicht gehindert werden.

Verhalten während des Fahrens zur Nachtzeit und bei Nebel.

Art. XV. 1) Auf der Stromstrecke oberhalb Spyk ist jedes Dampfschiff, welches während der Nacht, d. i. in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, fährt, auf der Bergfahrt mit zwei übereinander angebrachten helleuchtenden Laternen hoch am Maste, oder, in Ermangelung des Mastes, am Kamine, auf der Thalfahrt auszerdem mit einer dritten Laterne unter dem Bugspriet zu versehen. Bei Dampfschiffen ohne Anhang müssen die beiden am Maste oder Kamine befindlichen Laternen von weiszer, bei Dampfschiffen mit Anhang von rother Farbe sein. Die Laternen am Bugspriet haben weiszes Licht zu zeigen. Die den Dampfschiffen angehängten Fahrzeuge, so wie alle ohne Dampfkracht fahrenden Schiffe müssen mit einer weiszen Laterne hoch am Maste, die ohne Dampfkraft zu Thal fahrenden Schiffe auszerdem noch mit einer eben solchen Laterne am Bugspriet versehen sein.

Während der Nachtzeit fahrende Nachen haben eine hellleuchtende Laterne von weiszem Glase in Manneshöhe über Bord zu führen.

2) Auf der Stromstrecke unterhalb Spyk müssen Dampfschiffe, welche in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang fahren, mit zwei hellbrennenden Laternen versehen sein, einer von rothem Glase am hinteren Maste, oder in Ermangelung desselben, am hinteren Flaggenstocke, und einer von grünem Glase am vorderen Maste, beide hoch genug aufgehängt, um in angemessener Entfernung gesehen werden zu können.

voorgaan, en in hare bewegingen niet mogen belemmerd worden door de andere.

Voorschriften voor den nacht en voor mistig weder.

Art. 15. 1°. Op het gedeelte der rivier boven *Spijk* moet elke stoomboot die bij nacht vaart, dat is tusschen zonsondergang en zonsopgang, bij het opwaarts varen voorzien zijn van twee boven elkander hangende lantaarns, bevestigd aan den top van den mast, en, als er geen mast is, aan den schoorsteen; bij het afwaarts varen moet zij bovendien eene derde lantaarn onder den boegspriet hebben. Voor de stoombooten zonder sleepkonvooi zullen de twee aan den mast of den schoorsteen bevestigde lantaarns wit zijn; zij zullen rood zijn voor de stoombooten met sleepkonvooi. De lantaarns aan den boegspriet moeten een wit licht vertoonen. De gesleepte vaartuigen, even als alle vaartuigen die zonder hulp van stoom varen, moeten aan den top van den mast voorzien zijn van eene witte lantaarn, en afwaarts gaande moeten zij bovendien van eene dergelijke lantaarn aan den boegspriet voorzien zijn.

Schuiten die gedurende den nacht varen moeten voorzien zijn van eene helder brandende lantaarn van wit glas, en op mans hoogte boven boord opgehangen.

2°. Op het gedeelte der rivier beneden *Spijk* moeten de stoombooten, die tusschen zonsondergang en zonsopgang varen, voorzien zijn van twee helder brandende lantaarns, een van rood glas aan den bezaansmast, of bij gemis daarvan aan den vlaggestok op het achterschip, de andere van groen glas aan den fokkemast en beide op eene voldoende hoogte gesteld, om op een tamelijken afstand te kunnen waargenomen worden.

Alle in der angegebenen Zeit auf der genannten Stromstrecke fahrenden Segelschiffe sind gehalten, bei Annäherung eines Fahrzeuges, sei es Dampf- oder Segelschiff, und mögen sie diesen entgegensegeln, oder von denselben überholt werden, eine hellbrennende Laterne von weiszem Glase zu führen, die hoch genug aufgehängt sein musz, um von dem nahenden Fahrzeuge, oder demjenigen, welchem sie sich nähern, zur Verhütung jeder Gefahr des Zusammenstoszens, rechtzeitig wahrgenommen zu werden.

Geschleppte Fahrzeuge sind nur mit einer hellbrennenden Laterne von weiszem Glase am höchsten Punkte des groszen Mastes zu versehen.

3) Schleppzüge dürfen zur Nachtzeit nur bei Mond- oder Sternenhelle fahren. Verdunkelt sich der Himmel während der Fahrt, dann müssen die Fahrzeuge gleich auf nächster geeigneter Stelle beigelegt werden.

4) Bei nebligem Wetter müssen alle Dampfschiffe, mit oder ohne Anhang, mit verminderter Kraft fahren und deren Führer ununterbrochen die Glocke läuten lassen.

Die im Nebel fahrenden Segelschiffer müssen unausgesetzt durch das Sprachrohr rufen.

Wird der Nebel so dicht, dasz keines der beiden Ufer gesehen werden kann, so müssen die auf der Fahrt befindlichen Schiffe auf der nächsten geeigneten Stelle beilegen. Ausgenommen hiervon sind die mit Dampfkraft betriebenen Fähr-Anstalten.

5) Zur Nachtzeit darf beim Vorbeifahren niemals von der im Artikel VI., Nummer 1., bezeichneten Richtung abgewichen werden.

Verhalten bei hohem Wasserstande.

Art. XVI. 1) Auf der Stromstrecke

Alle zeilschepen, die gedurende denzelfden tijd het bovengenoemde gedeelte der rivier bevaren, zullen verpligt zijn, bij het naderen van een vaartuig, hetzij stoom- of zeilschip en hetzij ze al of niet in dezelfde rigting als dit laatste varen, eene helder brandende lantaarn van wit glas te voeren, hoog genoeg om het naderend of genaderd wordende vaartuig de gelegenheid te geven zich tijdig voor alle gevaar van aandrijving te hoeden.

De gesleepte vaartuigen zullen slechts één helder brandende lantaarn van wit glas aan den top van den grooten mast bevestigd moeten hebben.

3°. De gesleepte konvooijen mogen bij nacht niet varen dan voor zooveel de hemel door sterren of maan verlicht is. Wanneer de lucht betrekt, moeten de vaartuigen hunne vaart staken en op de eerste voegzame plaats aanleggen.

4°. Bij mistig weder mogen stoombooten met of zonder sleepkonvooi slechts met halve kracht varen, en moeten zij onafgebroken de scheepsklok doen kleppen.

De schippers van zeilschepen bij mistig weder varende moeten onafgebroken met den roeper waarschuwen.

Wanneer de mist zoo dik wordt, dat geen der beide oevers meer kan worden gezien, zijn de vaartuigen die in beweging zijn verpligt op de eerste geschikte plaats te gaan vastliggen.

Van dezen maatregel zijn uitgezonderd de veerponten door stoom gedreven.

5°. Wanneer vaartuigen elkander 's nachts tegenkomen, mogen zij, om elkander voorbij te varen, nimmer afwijken van de rigting voorgeschreven onder no. 1 van art. 6.

Voorschriften bij hooge waterstanden.

Art. 16. 1°. Op het gedeelte der ri-

unterhalb der Lauter ist das Verhältnisz des Wasserstandes zu den an den Landungsplätzen zu *Speyer, Mannheim, Mainz, Biebrich, Koblenz, Köln, Düsseldorf, Emmerich, Nymwegen* und *Arnheim* angebrachten Marken Nr. I, II, III für das Verhalten der an einem dieser Plätze gelandeten Dampfschiffe bei ihrer Fahrt bis zu dem nächsten von diesen Plätzen, an welchen sie landen, und zwar nach folgenden Bestimmungen maszgebend:

a. bei einem Wasserstande, welcher Marke I erreicht oder übersteigt, müssen die Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zu Thal in der Mitte des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von wenigstens zwei Schiffslängen (80 Meter) vom gewöhnlichen Uferrande fahren. Wird bei der Fahrt oder beim Landen eine gröszere Annäherung an das Ufer nöthig, so müssen sie mit verminderter Kraft fahren.

b. Bei einem Wasserstande, welcher die Marke II erreicht oder übersteigt, dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zur Nachtzeit überhaupt nicht, bei Tage aber nur in der Mitte des Stromes und, wenn sie zu Thal gehen, nicht mit gröszerer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung des Schiffes nöthig ist. Die zum Verkehr nothwendige Annäherung an die einzelnen Stationen, sowie das Anlegen an denselben ist ihnen unter Anwendung verminderter Kraft gestattet.

c Bei einem Wasserstande, welcher die Marke III erreicht oder übersteigt, dürfen, den Fall des Uebersetzens von einem Ufer zum andern ausgenommen, Dampfschiffe nicht fahren

2) Auf der Stromstrecke oberhalb der Lauter ist, bei einem Wasserstande von mehr als 3,50 Meter (11 Fusz) über dem Nullpunkte des Straszburger Pegels, die Fahrt von Dampfschiffen untersagt.

vier beneden *de Lauter* zal de waterstand volgens de merken I, II, III op de peilschalen te *Spiers, Mannheim, Maintz, Biebrich, Coblentz, Keulen, Dusseldorp, Emmerik, Nijmegen* en *Arnhem*, tot maatstaf dienen voor de stoombooten gedurende de vaart van een der bovengenoemde plaatsen tot de naastbijzijnde waar zij moeten aanleggen, en wel volgens de navolgende voorschriften:

a. bij een waterstand, die merk I bereikt of te boven gaat, moeten de stoombooten met of zonder sleepkonvooi bij het stroomafwaarts gaan het midden der rivier bevaren, en bij het stroomopwaarts gaan ten minste twee scheepslengten (80 el) van den gewonen oever verwijderd blijven. Wanneer het gedurende de vaart of om te landen noodig wordt, den oever nader bij te komen, zal de vaart moeten verminderd worden;

b. bij een waterstand, die merk II bereikt of te boven gaat, mogen de stoombooten in het algemeen niet des nachts varen; bij dag moeten zij op het midden der rivier blijven, en, als zij stroomafwaarts gaan, hun kracht beperken tot hetgeen de goede besturing der boot eischt.

Zij mogen de stations naderen wanneer de dienst het vereischt, en daarbij aanleggen, mits zij hare beweegkracht verminderen;

c. bij een waterstand, die merk III bereikt of te boven gaat, is de vaart aan stoombooten verboden, behalve om van den eenen oever naar den anderen te gaan.

2°. Op het gedeelte der rivier boven *de Lauter* is de vaart aan stoombooten verboden, wanneer de waterspiegel het nulpunt van den Rijnpeilschaal van *Straatsburg* 3 el 50 duim (11 voet) te boven gaat.

Verhalten bei niedrigem Wasserstande.

Art. XVII. Die mit Anhang fahrenden Dampfschiffe müssen die geschleppten Fahrzeuge stets in einer Reihe halten, sobald der Wasserstand auf der Strecke unterhalb St. Goar bis auf 4 Fusz am Kölner Pegel, und auf der Strecke oberhalb St. Goar bis auf 4 Fusz am Mainzer Pegel gefallen ist.

Die Ausübung der Dampfschleppschifffahrt zur Nachtzeit ist bei diesen Wasserständen ganz untersagt.

Verhalten beim Festfahren und Versinken.

Art. XVIII. 1) Ist ein Schiff oder ein Flosz im Strome festgefahren oder gesunken, so hat dessen Führer an einer stromaufwärts gelegenen, mindestens eine Stunde entfernten geeigneten Stelle am Rhein, und falls innerhalb dieser Entfernung ein schiffbarer Nebenflusz in denselben einmündet, auch an dem letzteren eine Wahrschau aufzustellen, welche anderen Schiff- und Floszführern zuruft, dasz und wo ein Schiff oder Flosz festgefahren oder gesunken ist. Diese Wahrschau musz daselbst so lange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, dasz jenes Schiff oder Flosz wieder flott geworden, oder dasz auf die der Polizeibehörde sofort zu machende Anzeige eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

2) An den Stellen, wo ein Schiff oder Flosz festgefahren oder gesunken ist, sollen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang in der Bergfahrt nicht mit grösserer Kraft fahren, als zum Fortkommen und zur sicheren Steuerung nöthig ist. In der Thalfahrt müssen sie so lange als möglich mit stillgestellten Rädern durchtreiben.

Voorschriften bij lage waterstanden.

Art. 17. Wanneer de waterspiegel op het vak beneden *St. Goar* gedaald is tot 4 voet aan de Rijnpeilschaal van *Keulen*, en op het vak boven *St. Goar* tot 4 voet aan de Rijnpeilschaal van *Maintz*, moeten de vaartuigen door stoom gesleept voortdurend op ééne rij het eene achter het andere gehouden worden.

Gedurende den nacht is het slepen met stoom bij dezen lagen waterstand uitdrukkelijk verboden.

Voorschriften in geval van stranding en schipbreuk.

Art. 18. 1°. De schipper van een vaartuig of vlot, dat aan den grond zit of gezonken is, zal op den Rijn op een behoorlijk gelegen post en minstens één mijl (één uur gaans) boven de plaats van het ongeval, en, voor het geval dat binnen dezen afstand de uitmonding van een bevaarbaren zijtak is, eveneens aan dezen een wachter of waarschuwer stellen, die in last heeft de andere schippers van vaartuigen en vlotten te praaijen en hen bekend te maken met den aard, de plaats en het voorwerp van het ongeval. Deze waarschuwer zal op zijn post blijven, tot dat hij berigt zal gekregen hebben, dat het vaarwater of vlot weder vlot gemaakt is, of tot dat het berigt, dat onmiddellijk aan de policie moet worden gegeven, door eene bekendmaking dienovereenkomstig gevolgd zal zijn.

2°. Wanneer stoombooten, met of zonder sleepkonvooi en bij het stroomopwaarts varen, gekomen zullen zijn op de plaats, waar een vaartuig of vlot aan den grond vast zit of gezonken is, zullen zij hare kracht moeten verminderen tot op hetgeen hare vaart en hare goede besturing vereischen. Bij het stroomafgaan moeten zij zoo lang mogelijk met stilstaande raderen voorbij drijven.

3) Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Floszes hat dessen Lagerstelle zur Nachtzeit durch eine hellleuchtende Laterne von weiszem Glase zu bezeichnen und dafür zu sorgen, dasz das Licht während der ganzen Nacht (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang) hellleuchtend erhalten wird.

Die Laterne musz hinreichend hoch und so hangen, dasz sie von allen Richtungen aus deutlich gesehen werden kann.

Auf ganz unter Wasser gesunkene Schiffe etc. musz von dem Führer auch bei Tage ein Nachen oder eine schwimmende Bake mit einer darauf zu befestigenden weiszen Flagge gelegt und erhalten werden.

4) Der Führer ist ferner verpflichtet, dem nächsten Ortsvorsteher sofort Anzeige zu machen, dasz und wo ein Schiff oder Flosz festgefahren oder gesunken ist. In Folge dieser Anzeige oder der sonst erlangten Kenntnisz hat die Ortspolizeibehörde das entstandene Schifffahrtshindernisz, sofern dies noch nicht geschehen, in der unter 3 vorgeschriebenen Weise auf Kosten des Führers bezeichnen (vermaalen) zu lassen.

5) Hindert oder gefährdet das festgefahrene oder gesunkene Schiff oder Flosz die Schifffahrt, so musz der Führer oder der Eigenthümer sofort die geeigneten Anstalten zu dessen Flottmachung oder Herausschaffung treffen.

6) Die Bestimmungen zu 1—5 finden gleichmäszig Anwendung, wenn auf dem Strome vorhandene Anlagen (Bade-Anstalten, Mühlen u. s. w.) gesunken sind. Die den Führern der Schiffe und Flösze auferlegten Verpflichtungen liegen auch den Besitzern solcher Anlagen ob.

3°. Ieder schipper van een vaartuig of vlot, dat aan den grond vastzit of gezonken is, moet 's nachts de ligging daarvan aantoonen door een helder brandende lantaarn van wit glas en zorg dragen dat het licht zoodanig onderhouden worde van zonsondergang tot zonsopgang.

De hoogte en plaatsing der lantaarn moeten zoodanig zijn, dat men ze duidelijk uit alle rigtingen kan waarnemen.

In het geval dat vaartuigen of vlotten geheel gezonken mogten zijn, zal de schipper ook bij dag een schuit of drijvend baken, met een witte vlag boven op, daarboven moeten plaatsen en houden.

4°. De schipper is daarenboven verpligt, onmiddellijk kennis te geven aan het bestuur der meest nabijgelegen plaats, dat een vaartuig of vlot op het drooge zit of gezonken is en op welke plaats. Ten gevolge dezer kennisgeving, of wanneer zij van het ongeval langs eenigen anderen weg mogt kennis dragen, moet de plaatselijke policie maatregelen nemen, om indien dit niet reeds geschied is het beletsel te doen aanwijzijn op de wijze, voorgeschreven onder no. 3 en ten koste van den schipper van het vaartuig.

5°. Wanneer een vaartuig of vlot, dat op het drooge zit of gezonken is, belemmering of gevaar voor de scheepvaart oplevert, moet de schipper of eigenaar onmiddellijk die maatregelen nemen die het weder vlot brengen of ophalen uit het water vereischen.

6°. De bepalingen van de no. 1 tot 5 moeten insgelijks in acht worden genomen, wanneer werken, zoo als badinrigtingen, molens enz., in de rivier gezonken zijn. De eigenaars van dezen zijn onderworpen aan dezelfde bepalingen als de schippers van vaartuigen of vlotten.

Verhalten während des Stillliegens.

Art. XIX. 1) Wenn Fahrzeuge oder Flösze auszerhalb der Häfen halten oder vor Anker gehen, so müssen sie gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden, dasz einerseits der Fahrweg für die durchgehende Schifffahrt offen bleibt, und anderseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestoszen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird.

Werden Anker in's Fahrwasser oder in dessen Nähe ausgeworfen, so ist die Stelle derselben durch Döpperfässer zu bezeichnen.

2) Auszerhalb der Häfen dürfen am Ufer überhaupt nie mehr als drei Schiffe in der Breite des Stromes neben einander liegen.

Wo die Verhältnisse des Fahrwassers es nicht gestatten, dasz die Dampfschiffe weiter als eine Schiffslänge (40 Meter) vom Ufer entfernt bleiben, darf nur eine Reihe von Schiffen am Ufer liegen.

In Stromengen, auf den Ueberfahrtswegen der Gierfähren, in den Fahrwegen der Dampfschiffe nach und von den Landungsbrücken, so wie auf den Fahrwegen durch die Schiffbrücken, dürfen Schiffe und Flösze weder halten noch beilegen. Auch dürfen ober- und unterhalb der Landungsbrücken Schiffe und Flösze nicht ganz oder theilweise über diese hinausragend liegen.

3) Beim Vorbeifahren der vom Ufer aus gezogenen Schiffe müssen die an demselben liegenden Schiffe entweder den Mast niederlegen oder so weit vom Ufer abgelegt werden, dasz das Zugseil unter ihnen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seils musz die Bemannung des stillliegenden Schiffes behülflich sein.

4) Sind Schiffe an Stellen vor Anker gegangen, an welchen dies sonst nicht

Voorschriften in acht te nemen bij het voor anker liggen.

Art. 19. 1°. De vaartuigen en vlotten die buiten de havens stil of voor anker liggen, moeten behoorlijk gemeerd liggen en ten allen tijde zoodanig gesteld, dat de weg voor de scheepvaart geopend blijft, en dat zij geen gevaar loopen van door den golfslag tegen den wal te drijven of beschadigd te worden. Wanneer ankers worden uitgeworpen in het vaarwater of in de nabijheid van het vaarwater, moet de plaats door drijftonnen worden aangewezen.

2°. Buiten de havens en langs de oevers zullen in het algemeen niet meer dan drie vaartuigen naast elkander mogen liggen.

Waar de gesteldheid van het vaarwater niet toelaat, dat de stoombooten op een afstand van meer dan 40 el van den wal blijven, mag slechts eene enkele rij vaartuigen langs den oever liggen.

De vaartuigen en vlotten mogen niet stil liggen of gemeerd zijn in de engten der rivier, noch in het vaarwater der veerponten, noch in het vaarwater, dat de stoombooten volgen om tot de landingsplaats te komen, of deze te verlaten, of om de schipbruggen door te varen. Het is hun insgelijks verboden, boven of beneden de landingsplaatsen stil te liggen en zelfs gedeeltelijk voorbij deze uit te steken.

3°. Bij het voorbijvaren van vaartuigen, die van den wal worden getrokken, moeten de zeilschepen die stil liggen den mast strijken, of zich ver genoeg van den oever verwijderen, zoodat de treklijn onder hunne kiel kan doorgaan. De bemanning van het stilligend vaartuig moet bij het voorbijgaan der lijn op deze wijze behulpzaam zijn.

4°. Wanneer bij mistig weder schepen voor anker zijn gegaan op plaatsen, die

zu geschehen pflegt, oder liegen überhaupt Fahrzeuge auszer den Häfen im Fahrwasser oder in der Nähe desselben, dann ist bei nebeligem Wetter auf den Dampfschiffen mindestens alle 5 Minuten die Glocke anzuschlagen, von anderen Schiffen aus ebenso oft durch das Sprachrohr zu rufen.

5) Alle auszerhalb der Häfen auf dem freien Strome liegenden Schiffe und Anlagen (Bade-Anstalten, Schiffmühlen etc.) müssen zur Nachtzeit, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, ununterbrochen durch Laternen erleuchtet sein. Auf den Schiffen ist eine hellleuchtende Laterne von weiszem Glase hoch am Mast so anzubringen, dasz sie nach der Seite des Fahrwassers zu hangt und zu Berg und zu Thal fortdauernd zu sehen ist. In ähnlicher Weise sind auch die Rheinmühlen und sonstigen auf dem Rhein befindlichen Anlagen zu erleuchten. Auf den Schiffsmühlen sind die Laternen mindestens 4 Meter (13 Fusz) hoch über dem Deckboden anzubringen

Wenn *vor* den Häfen und Ufern mehrere Schiffe nebeneinander in der Breite des Stromes liegen, so sind nur diejenigen Schiffe mit Laternen zu versehen, welche auf der Fahrwasserseite liegen. Dasselbe findet Anwendung, wenn mehrere Schiffsmühlen in einer Reihe aufgestellt sind.

Bestimmungen in Betreff der Gierfähren und sonstigen Anlagen.

Art. XX. 1) Bei der Bestimmung des Ufers, an welchem Gierfähren zur Nachtzeit ihren Landungsplatz haben sollen, ist darauf Rücksicht zu nehmen, dasz ihre Anker und Buchtnachen nebst der Gierkette oder dem Seile nicht das Fahrwasser versperren.

2) Auf den Gierfähren ist zur Nachtzeit, an einer mindestens 8 Meter (26 Fusz) hohen Stelle über Wasser und auf dem obersten Buchtnachen an einer

daartoe in den regel niet gebruikt worden, of in het algemeen buiten de havens in het vaarwater, of in zijne nabijheid liggen, moeten de stoombooten, minstens elke vijf minuten, de klok luiden, en alle andere vaartuigen even dikwijls met den roeper seinen.

5°. Alle schepen en inrigtingen (baden, molens op vaartuigen enz.), buiten de havens en in ruim water gelegen, moeten 's nachts verlicht zijn door lantaarns, van zonsondergang tot zonsopgang. Op de schepen moet eene helder brandende lantaarn van wit glas bevestigd zijn aan den top van den mast, aan de zijde van het vaarwater en zoodanig geplaatst dat zij voortdurend zigtbaar is, zoowel voor de stroom opwaarts als voor de stroom afwaarts varenden. Gelijke wijze van verlichting is voorgeschreven voor de molens op den Rijn of andere inrigtingen op de rivier bestaande. De molens op schuiten moeten hunne lichten minstens 4 el boven deks hebben.

Wanneer voor havens en oevers meerdere vaartuigen naast elkander in de breedte der rivier liggen, behoeven slechts degene die aan de zijde van het vaarwater zijn van lantaarns voorzien te zijn. Hetzelfde zal plaats hebben wanneer verscheidene molens op schuiten eene enkele rij vormen.

Beschikkingen betrekkelijk de gierbruggen en andere inrigtingen.

Art. 20. 1°. Bij de aanwijzing der plaats aan den wal, bestemd tot het nachtverblijf der gierponten, moet er gezorgd worden dat hunne schuiten even als de gierketting of kabel het hoofdvaarwater niet belemmeren.

2°. Des nachts zullen de eigenaars van gierponten den geheelen nacht eene lantaarn van wit glas opgestoken en van alle zijden zigtbaar houden op eene

mindestens 3 Meter ($9^1/_2$ Fusz) hohen Stelle, eine Laterne von weiszem Glase von dem Fährinhaber die ganze Nacht hindurch hellleuchtend und von allen Seiten sichtbar zu erhalten.

Bei festen stehenden Brücken sind die Mittelpunkte der Durchfahrtsöffnungen für die Berg- und Thalfahrt gleichfalls mit hellbrennenden Laternen zu beleuchten.

3) Sollten besondere Umstände zur Nachtzeit es erforderlich machen, dasz Gierfähren an einem andern als dem für sie vorgeschriebenen Landungsplatze liegen, so musz bei Annäherung eines Fahrzeuges die Fähre schleunigst abgelegt und das Fahrwasser frei gemacht werden. Die Dampfschiffe haben dies Verlangen durch Glockenschläge, die andern Fahrzeuge durch Zuruf zu erkennen zu geben und so lange ihren Lauf zu mäszigen, bis die Durchfahrt wieder frei ist.

4) Am Leinpfadufer befindliche Badeanstalten oder sonstige Anlagen, welche den Leinzug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

5) Auf dem Leinpfade selbst dürfen keine Anlagen errichtet, noch Gegenstände abgelagert werden, welche der Ausübung des Schiffszuges hinderlich sein würden.

Zweite Abtheilung.

Besondere Bestimmungen für einzelne Stromstrecken.

Wahrschauen.

Art. XXI. Zur Sicherheit der Schifffahrt sind auf der Stromstrecke von Bingen bis unterhalb Bonn an folgenden Stellen Wahrschauen errichtet:

1) am Bingerloche auf dem Mäusethurm,

plaats minstens 8 el boven water gelegen, en op de bovenste schuit ter hoogte van minstens 3 el.

Op de vaste bruggen moeten de plaatsen, bestemd tot doorvaarts-openingen voor de stroomopwaarts en afgaande vaartuigen op dezelfde wijze verlicht worden.

3°. Wanneer de gewone plaats voor het nachtverblijf der gierponten ten gevolge van buitengewone omstandigheden veranderd is, moet de pont bij het naderen van een vaartuig ten spoedigste verwijderd worden, ten einde het vaarwater vrij te laten. De stoombooten moeten daartoe de klok luiden, de andere vaartuigen zullen hunne nadering te kennen geven door te praaijen en zij moeten hunne vaart verminderen, tot dat het vaarwater wederom vrij geworden is.

4°. De bad- en andere inrigtingen, die aan den jaagoever liggen en het optrekken belemmeren, moeten door de zorg der eigenaars voorzien zijn van leiders of sleepleuningen voor de treklijnen.

5°. Het is verboden op het jaagpad inrigtingen te plaatsen of er voorwerpen neer te leggen, die het slepen der vaartuigen zouden belemmeren.

Tweede Gedeelte.

Bijzondere bepalingen betrekkelijk zekere vakken der rivier.

Posten van wachters of waarschuwers.

Art. 21. Voor de veiligheid der scheepvaart zijn er, op het gedeelte der rivier van *Bingen* tot beneden *Bonn*, posten van waarschuwing gevestigd op de volgende plaatsen:

1. in het *Bingerloch* op den *Mäusethurm*;

2) an der Wirbellay,
3) bei Oberwesel am Ochsenthurm,
4) dem Kammereck gegenüber auf dem rechten Ufer,
5) oberhalb St. Goar an der Bank,
6) bei einem Wasserstande unter 10 Fusz am Koblenzer Pegel, für den Engers'schen Grund, bei St. Sebastian Engers,
7) bei einem Wasserstande unter 11 Fusz am Bonner Pegel für die Rheindorfer Kehle, oberhalb der ehemaligen Siegmündung.

Die an diesen Stellen stationirten Wahrschauen haben die Verpflichtung, das Annähern aller zu Thal gehenden Fahrzeuge durch Aufziehen der Flagge bemerkbar zu machen, und zwar in folgender Weise:

a. wenn ein einzelnes Schiff zu Thal kommt, durch Aufziehen der *rothen;*

b. wenn ein Schleppzug zu Thal fährt, durch Aufziehen der *weiszen;*

c. wenn ein Flosz antreibt, durch Aufziehen der *rothen* und der *weiszen* Flagge.

Durch jedes dieser Zeichen wird gleichzeitig angezeigt, dasz die Thalfahrt frei ist, während der Mangel eines Zeichens andeutet, dasz die Bergfahrt frei ist.

Auszer den erwähnten stehenden Wahrschauen ist für die zu Berg gehenden Dampfschleppzüge noch eine wandernde Wahrschau zwischen St. Goar und Ober-Wesel eingerichtet. Diese geht dem Schleppzuge voraus und gibt, wenn Fahrzeuge zu Thal kommen, dem Führer des Schleppzuges das nöthige Zeichen mit der rothen Flagge.

Sowohl die Wahrschauer als die Schifffahrttreibenden haben diese Vorschriften zur Verhütung von Unglücksfällen auf das Genaueste zu beachten.

Für das Wahrschauen werden die Gebühren nach besonders festgestellten und zur öffentlichen Kenntnisz gebrach-

2. aan de *Wirbellay*;
3. bij *Oberwesel* op den *Ochsenthurm*;
4. tegenover den *Kammereck* op den regter oever;
5. boven *St. Goar* aan de *Bank*;
6. voor den *Engersgrund* bij *St. Sebastian Engers*, wanneer de waterspiegel aan de Rijnpeilschaal van *Coblentz* beneden 10 voet is;
7. voor de zoogenaamde *Rheindorferkehle*, boven de oude uitmonding der *Sieg*, wanneer de waterspiegel beneden 11 voet aan de Rijnpeilschaal te *Bonn* is.

De posten op die plaatsen zijn verpligt het naderen van alle stroomafwaarts gaande vaartuigen te seinen door het hijschen van de vlag naar de volgende onderscheidingen, namelijk:

a. een roode vlag, als een vaartuig stroomafwaarts vaart;
b. een witte vlag, als het een sleepkonvooi is;
c. een roode en witte vlag, als het een vlot is.

Elk dezer seinen zal tevens dienen om aan te toonen, dat de nedervaart vrij is, terwijl het niet geven van een sein zal aantoonen, dat de toegang voor de opvaart vrij is.

Behalve deze vaste posten is er voor de stoomsleepdienst stroomopwaarts een ambulante waarschuwer tusschen *St. Goar* en *Oberwesel*. Hij gaat vóór het sleepkonvooi uit, en geeft dit het noodige sein door een roode vlag, als vaartuigen den stroom afvaren.

Het stipt volgen der bovenstaande voorschriften is zoowel aan de waarschuwers als aan de schippers aanbevolen, ten einde onheilen te voorkomen.

Bijzondere openbaar gemaakte tarieven zullen de regten bepalen, welke de schippers zullen moeten betalen voor de

ten Tarifen von den betreffenden Schifffahrttreibenden auch ferner erhoben.

Für die Strecke von St. Goar bis Bingen.

Art. XXII. 1) Auf der Stromstrecke zwischen St. Goar und Bingen darf niemals ein Schiff an den Radkasten eines Dampfschiffes genommen werden. Ausgenommen sind solche Fälle, in welchen beschädigte Fahrzeuge auf andere Weise nicht fortzuschaffen sind.

2) Einem zu Berg fahrenden Dampfboote dürfen auf der zu 1 bezeichneten Strecke nie mehr als drei, und zwar in einer Linie zu haltende Schiffe und einem zu Thal fahrenden nicht mehr als vier Schiffe, von denen je zwei und zwei nebeneinander gekuppelt werden müssen, angehängt werden.

Für abgebaute und zur Verlandung bestimmte Stromtheile und die Rheindurchstiche.

Art. XXIII. 1) Das Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter, durch Baken in genügender Weise bezeichneter Stromtheile, ist allen Fahrzeugen mit Ausnahme der Nachen untersagt.

2) Rheindurchstiche dürfen erst dann befahren werden, wenn die Schifffahrt durch dieselben von der zuständigen Behörde mittelst öffentlicher Bekanntmachung für eröffnet erklärt sein wird.

DRITTE ABTHEILUNG.

Schluszbestimmungen.

Verpflichtung der Schiffer und Floszführer, einen Abdruck dieser Verordnung und der bestehenden Floszordnung mit sich zu führen

Art. XXIV. Jeder Führer eines Schiffes oder Floszes hat während der Ausdienst der waarschuwers.

Voor het vak van St. Goar tot Bingen.

Art. 22. 1°. Op het vak der rivier tusschen *St. Goar* en *Bingen* zal het nimmer geoorloofd zijn een vaartuig aan de raderkast eener stoomboot te meeren. Dit lijdt uitzondering, wanneer beschadigde vaartuigen niet anders zouden kunnen vervoerd worden.

2°. Eene stoomboot die stroomopwaarts vaart mag op het vak der rivier, aangewezen onder no. 1, slechts drie vaartuigen slepen, die in een rij achter elkander moeten gehouden worden, en niet meer dan vier bij het stroom afwaarts gaan, onder verpligting ze twee aan twee zamen te koppelen.

Van de afsnijdingen van den Rijn en de gedeelten der rivier waar werken worden uitgevoerd ten doel hebbende den bodem te veranderen.

Art. 23. 1°. Het is aan alle vaartuigen, met uitzondering van schuitjes, verboden te varen op gedeelten der rivier, voldoende door bakens aangewezen, waar werken uitgevoerd worden die het veranderen van den bodem ten doel hebben.

2°. Geen scheepvaart mag plaats hebben op de afsnijdingen van den Rijn, dan nadat eene kennisgeving, afgekondigd door het bevoegd bestuur, deze voor den doortogt geopend verklaard heeft.

DERDE GEDEELTE.

Slotbepalingen.

Verpligting der schippers en vlotvaarders om voorzien te zijn van een exemplaar van dit reglement en van het vlotreglement.

Art. 24. Ieder schipper van een vaartuig of houtvlot moet, gedurende de uit-

übung seines Gewerbes einen Abdruck dieser Verordnung und der bestehenden Floszordnung mit sich zu führen und den Polizei-, Rheinzoll- und Wasserbaubeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Strafbestimmungen.

Art. XXV. Die Uebertretungen der in gegenwärtiger Verordnung gegebenen Vorschriften werden in jedem Uferstaate nach den daselbst speziell bestehenden und zu erlassenden oder mit andern Uferstaaten zu vereinbarenden Gesetzen geahndet.

oefening van zijn beroep, houder zijn van een exemplaar van dit reglement en van het vlotreglement, en het aan de beambten der policie, van het Rijnoctrooi en der waterwerken op verzoek aan deze vertoonen.

Strafbepalingen.

Art. 25. De overtredingen der bepalingen van dit reglement zullen in elk der oeverstaten gestraft worden overeenkomstig de verordeningen, thans bestaande, of die later zullen gegeven worden, het zij afzonderlijk, hetzij in overleg met andere oeverstaten.

322. 31 März 1864, UEBEREINKUNFT ZWISCHEN BADEN UND BAYERN BETR. DIE HERSTELLUNG EINER SCHIFFBRÜCKE BEI MAXIMILIANSAU. Sammlung 1889 S. 319.

323. 10 Mai 1864, UEBEREINKUNFT ZWISCHEN BADEN UND BAYERN BETR. DIE HERSTELLUNG EINER SCHIFFBRÜCKE BEI SPEYER. Sammlung 1889 S. 319.

324. 12 Mai 1864, VERTRAG ZWISCHEN DEN RHEINUFERSTAATEN BETR. EINE FESTE BRÜCKE ZWISCHEN MANNHEIM UND LUDWIGSHAFEN. Lagemans Nr. 457.

Die Verpflichtungen, welche die hohen Regierungen von Baden und Bayern aus Anlass dieses Brückenbaues zur Wahrung der betheiligten Schifffahrts-Interessen zu übernehmen hätten, würden sich in der folgenden Weise feststellen:

Art. 1. Den Eigenthümern von Segel- und Dampfschiffen, welche nicht entweder jetzt schon zum Passiren, fester, nach oben geschlossener Brücken eingerichtet sind, oder eine Entschädigung für die Ausführung solcher Einrichtungen auf Grund der Uebereinkunft vom 7 Mai 1858, den Bau der stehenden Rheinbrücke zu Cöln betreffend, oder der Uebereinkunft vom 3 April 1860, den Bau der stehenden Brücke bei Mainz betreffend, oder der Uebereinkunft vom 15 April 1862, den Bau der stehenden Brücke bei Coblenz betreffend, oder der Uebereinkunft von 15 April 1863, die Erbauung einer stehen-

Les obligations à contracter par les Gouvernements de Bade et de Bavière à l'occasion de la construction de ce pont pour la garantie des intérêts de la navigation seront déterminées et fixées de la manière suivante

Art. 1. Il sera payé par les deux Etats intéressés et par chacun pour moitié une indemnité aux propriétaires de bateaux à voiles ou à vapeur pour la construction des appareils destinés à baisser et à relever les mâts et cheminées. Il est entendu que cette indemnité ne sera payée qu'aux propriétaires de bateaux qui ne sont pas déjà maintenant organisés pour passer sous des ponts fixes, ou qui, pour l'exécution de ces appareils, n'ont encore reçu ni ne recevront d'indemnité en vertu de la Convention du 7 Mai 1858 concernant la construction du pont fixe de Cologne, ou de celle du 3 Avril 1860, concernant

den Brücke bei Kuilenburg betreffend, erhalten haben, resp. erhalten werden, und welche bisher oder doch längstens bis zum 1 October 1864 den Strom an der Brückenstelle bei Mannheim vorüber befahren haben, wird eine Entschädigung für die Vorrichtungen zum Senken und Wiederaufrichten der Maste, beziehungsweise der Kamine, von den betheiligten Regierungen je zur Hälfte gewährt werden.

Art. 2. Eine Entschädigung wird ferner denjenigen zur Fahrt auf dem Rheine dermalen schon berechtigten Schiffs-Eigenthümern gewährt werden, auf deren Schiffen eine Einrichtung zum Senken und Wiederaufrichten der Maste zwar schon vorhanden ist, welche aber durch die Errichtung einer festen Brücke bei Mannheim veranlasst werden, diese Einrichtung abzuändern oder zu vervollständigen, vorausgesetzt, dass sie mit dem betreffenden Schiff bereits bisher oder längstens bis zum 1 October 1864 den Rhein an der Brückenstelle bei Mannheim vorüber befahren haben.

Eine Veranlassung zur Aenderung oder Vervollständigung der bestehenden Einrichtung soll dann als vorhanden angenommen werden, wenn dieselbe zum Gebrauch für den Durchgang durch die feste Brücke bei Mannheim ungenügend ist,

Ausgeschlossen von dem Anspruch auf Entschädigung sind alle Schiffe, für welche auf Grund der vorgenannten, die Erbauung stehender Brücken bei Cöln, Mainz, Coblenz und Kuilenburg betreffenden Conventionen eine Entschädigung gewährt ist, oder gewährt werden wird, so wie ferner alle Schiffe, welche vor ihrer Anmeldung (Art. 6) die feste Brücke bei Mainz passirt haben.

Art. 3. Die nach den vorstehenden Bestimmungen (Art. 1 und 2) zu gewährende Entschädigung gilt zugleich

la construction du pont fixe près de Mayence, ou de celle du 15 Avril 1862 concernant la construction d'un pont fixe près de Coblence, ou enfin de la Convention du 15 Avril 1863, concernant la construction d'un pont fixe près de Kuilenburg, et qui jusqu'ici ont déja fréquenté le Rhin à l'endroit où le pont fixe sera construit près de Mannheim ou qui y passeront au plus tard jusqu'au 1er Octobre 1864.

Art. 2. Il sera aussi accordé une indemnité aux bateliers qui sont déjà maintenant autorisés à naviguer sur le Rhin et qui, quoique déjà pourvus d'appareils pour baisser et pour relever les mâts, sont néanmoins obligés, par suite de l'établissement du pont fixe près de Mannheim, de modifier ou d'améliorer ces appareils, pourvu que ces bateliers aient déjà fréquenté le Rhin à l'endroit où le pont fixe près de Mannheim sera établi ou qu'ils y passent au plus tard jusqu'au 1er Octobre 1864.

Il y aura lieu d'accorder les indemnités pour les modifications ou améliorations des appareils déja existant dans le cas où ces appareils ne suffiraient pas pour opérer le passage sous le pont fixe près de Mannheim.

Ne seront pas admis à l'indemnité en question, les bateaux pour lesquels il a été ou il sera payé une indemnité en vertu des conventions mentionnées ci-dessus, concernant la construction des ponts fixes de Cologne, Mayence, Coblence et Kuilenburg, ainsi que les bateaux qui, avant la présentation de leurs titres (Art. 6.) ont passé sous le pont fixe près de Mayence.

Art. 3. L'indemnité à payer conformément aux dispositions ci-dessus précisées (Art. 1 et 2) servira en même temps de dédommagement

für das Stillliegen des Schiffs während der zum Anbringen der Vorrichtung erforderlichen Zeit;

für die etwaige Erschwerung des Dienstes auf dem Schiffe;

für die eventuelle Beschränkung des nutzbaren Laderaums; endlich

für alle sonstigen Anschaffungen und Aenderungen, welche in Folge der zu treffenden Vorrichtungen für einzelne Fahrzeuge nothwendig werden können.

Schiffe, welche an sich zur Entschädigung zuzulassen, aber erst nach dem zu Art. 1 und 2 bestimmten äussersten Termine an der Brückenstelle bei Mannheim vorüber gefahren sind, desgleichen Schiffe, bei welchen, wegen Alters und Schadhaftigkeit, die Vorrichtung zum Senken und Heben nicht mehr ausgeführt werden kann; endlich alle vom heutigen Tage an neu zu bauenden Schiffe haben keinen Anspruch auf eine Entschädigung.

Art. 4. Die nach Inhalt des Art. 1 zu leistende Entschädigung wird in Bausch und Bogen nach Massgabe der Ladungsfähigkeit der Schiffe auf feste Geldsätze festgestellt und ein für allemal wie folgt gewährt:

A. *Bei Dampfschiffen:*

1°. Für Dampfschlepper von mehr als 200 Pferdekraft mit 612 fl.

2°. Für kleinere Dampfschlepper und grosse Personen-boote mit 438 fl.

3°. Für kleinere Dampfboote, sofern sie überhaupt einer Vorrichtung zum Senken der Kamine bei ihrer Durchfahrt durch die Brücke bedürfen mit 175 fl.

B. *Bei Segelschiffen:*

Für Schiffe:

1°. von 10,000 Ctr. und mehr mit 1662 fl.

pour le chômage du bateau pendant le temps nécessaire pour établir ces appareils;

pour l'augmentation de service qui pourra en résulter à bord du bateau;

pour la diminution éventuelle de la capacité de chargement qui pourra en résulter; enfin

pour toutes les autres dépenses et les changements que l'installation des appareils à établir pourrait occasionner à bord des bateaux.

Ne seront pas admis à l'indemnité les bateaux qui seraient dans le cas d'y avoir droit, mais qui n'auront passé à l'endroit où le pont fixe près de Mannheim sera établi qu'après l'expiration du délai prescrit par les art. 1 et 2, ni les bateaux trop vieux ou qui ne seraient plus assez solides pour supporter les appareils destinés à baisser et à relever les mâts et les cheminées; enfin n'y seront pas admis non plus les bateaux qui seront construits à partir de ce jour.

Art. 4. L'indemnité à payer conformément à la teneur de l'art. 1 ci-dessus est fixée à forfait et d'après un tarif arrêté en proportion de la capacité des bateaux; elle est payable une fois pour toutes, ainsi qu'il suit:

A. *Pour les bateaux à vapeur:*

1°. Pour les remorqueurs d'une force de plus de 200 chevaux 612 fl.

2°. Pour les remorqueurs de moindre force et pour des grands bateaux à vapeur destinés au transport de voyageurs 438 fl.

3°. Pour les bateaux à vapeur plus petits, en tant qu'ils auront besoin d'appareils à baisser les cheminées, afin de pouvoir passer sous le pont 175 fl.

B. *Pour les bateaux à voile.*

Pour les bateaux d'une capacité

1°. de 10000 Quintaux et au-dessus 1662 fl.

2°. von 10,000 bis 8000 Ctr. mit 1662 bis 1312 fl. im Mittel 1487 fl.

3°. von 8000 bis 6000 Ctr. mit 1312 bis 962 fl. im Mittel 1137 fl.

4°. von 6000 bis 4000 Ctr. mit 962 bis 612 fl. im Mittel 787 fl.

5°. von 4000 bis 3000 Ctr. mit 612 bis 438 fl. im Mittel 525 fl.

6°. von 3000 bis 1500 Ctr. mit 438 bis 264 fl. im Mittel 351 fl.

7°. von 1500 bis 800 Ctr. mit 264 bis 54 fl. im Mittel 159 fl.

8°. von 800 Ctr. und weniger Tragfähigkeit mit 44 fl.

Für Schiffe, deren Tragfähigkeit in die angegebenen Grenzen hinein fällt, ist nach Massgabe dieser Skala die Entschädigung verhältnissmässig auszumitteln.

Die Feststellung des Entschädigungsbetrages für jedes einzelne Schiff erfolgt durch einen von Baden und Bayern gemeinschaftlich zu ernennenden Commissär in Mannheim endgültig unter Ausschluss jedes Recurses. Der Name dieses Commissärs wird noch besonders bekannt gemächt werden.

Art. 5. Der Betrag der nach den Bestimmungen unter Art. 2 zu gewährenden Entschädigung soll nach Massgabe der besonderen Beschaffenheit der auf dem einzelnen Schiffe bereits vorhandenen und nur abzuändernden oder zu ergänrenden Einrichtung in jedem einzelnen Falle festgestellt werden, zu welchem Behufe das Schiff in den Hafen zu Mannheim oder auf dortige Ufer zur Besichtigung zu stellen ist. Bei dieser Feststellung soll der Gesichtspunkt leitend sein, dass die nöthige Abänderung oder Ergänzung in genügender, aber am wenigsten kostspieliger Weise auszuführen ist, und es soll in keinem Falle bei Schiffen von mehr als 4000 Ctr. Ladungsfähigkeit ein höherer Betrag als zwei Dritttheile, und bei Schiffen von 4000 Ctr. Ladungsfähigkeit und darunter ein

2°. de 10000 à 8000 Q. 1662 à 1312 fl. en moyenne 1487 fl.

3°. de 8000 à 6000 Q. 1312 à 962 fl. en moyenne 1137 fl.

4°. de 6000 à 4000 Q. 962 à 612 fl. en moyenne 787 fl.

5°. de 4000 à 3000 Q. 612 à 438 fl. en moyenne 525 fl.

6°. de 3000 à 1500 Q. 438 à 264 fl. en moyenne 351. fl

7°. de 1500 à 800 Q. 264 à 54 fl. en moyenne 159 fl.

8°. de 800 Q. et au-dessous 44 fl.

Pour les bateaux dont la capacité est entre les limites précitées, il sera calculé une indemnité proportionnée conformément à cette échelle.

Le montant de l'indemnité sera fixé pour chaque bateau définitivement et sans recours par un Commissaire à Mannheim, qui sera nommé en commun par les Gouvernements de Bade et de Bavière. On fera connaître ultérieurement le nom de ce Commissaire.

Art. 5. Le montant de l'indemnité à payer en vertu de l'art. 2 sera fixé, pour chaque cas, d'après les conditions particulières des appareils existant déjà sur chaque bateau et qui n'auront besoin que d'être modifiés ou améliorés. A cet effet le bateau doit être conduit au port de Mannheim pour y être visité. Dans cette décision on partira du point de vue, que les modifications ou les améliorations à faire devront être exécutées d'une manière satisfaisante, mais la plus économique possible; et sous aucune condition il ne sera accordé pour les bateaux d'une capacité de plus de 4000 Quintaux plus que les deux tiers, et pour les bateaux de 4000 Quintaux et au-dèssous plus que les trois quarts du montant que le propriétaire aurait eu le droit de réclamer conformément aux

höherer Betrag als drei Viertheile desjenigen Betrages festgestellt werden, welchen der Schiffs-Eigenthümer zufolge der Bestimmung unter Art. 4 dann anzusprechen haben würde, wenn sein Schiff mit Einrichtungen zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken gar nicht versehen wäre.

Die Feststellung dieses Entschädigungsbetrages geschieht endgültig und ohne Recurs durch Sachverständige, von welchen der gemeinschaftliche Commissär in Mannheim den einen, der betheiligte Schiffer den andern, beide Sachverständige mit einander aber den Obmann wählen. Können sich die Sachverständigen über den Obmann nicht einigen, so bezeichnet der Vorstand der Grossh. Bezirks-Verwaltungsstelle in Mannheim drei weitere Sachverständige von welchen der Sachverständige jeder Partei einen streicht. Der Uebrigbleibende ist Obmann.

Art. 6. Die Schiffs-Eigenthümer welchen nach den vorstehenden Bestimmungen ein Entschädigungs-Anspruch zusteht, haben denselben nach der amtlichen Aufforderung, welche die Regierungen der Rheinuferstaaten in ihren Gebieten erlassen werden, spätestens bis zum 1 Januar 1865, bei Verlust ihres Anrechts, bei dem bezeichneten Commissär in Mannheim anzumelden. Diese Anmeldung muss von der Vorlage des Patents und des Aichscheins begleitet sein. Dieselben haben ferner durch eine Bescheinigung des Schiffs-Besehers zu Mannheim nachzuweisen, dass sie mit dem in dem Patent bezeichneten Schiffe einmal und spätestens bis zum 1 October 1864 auf dem Rheine an der Brückenstelle bei Mannheim vorübergefahren sind.

Der Commissär wird den Schiffs-Eigenthümern über die erfolgte Anmeldung eine Beurkundung mit der Zusage ertheilen, dass, wenn die nachstehend

dispositions de l'art 4, dans le cas où son bateau ne serait point muni d'appareil pour passer sous des ponts fixes.

La fixation du montant de l'indemnité sera faite définitivement et sans aucun recours par des experts dont l'un sera choisi par le Commissaire nommé en commun à Mannheim, l'autre par le propriétaire du bateau intéressé, et les deux experts choisiront ensemble l'arbitre. Dans le cas où ils ne pourraient s'entendre sur le choix d'un arbitre, le Chef de l'autorité administrative de l'arrondissement de Mannheim désignera trois autres experts; chaque partie en rejetera un et l'expert restant sera arbitre.

Art. 6. Les propriétaires de bateaux qui ont des titres à l'indemnité, conformément aux conditions ci-dessus mentionnées, devront, sur l'invitation officielle à publier par les Gouvernements des Etats riverains dans leurs territoires respectifs, faire leur réclamations sous peine de perdre leurs droits, au plus tard jusqu'au 1er Janvier 1865, au Commissaire qui sera désigné à Mannheim. Cette demande doit être accompagnée de la patente et du certificat de jaugeage du bateau. Les dits propriétaires ont de plus à prouver par un certificat du visiteur de bateaux à Mannheim, qu'ils ont passé sur le Rhin à l'endroit où le pont fixe de Mannheim sera établi avec le bateau désigné dans la patente au moins une fois et au plus tard jusqu'au 1er Octobre 1864.

Le Commissaire expédiera aux propriétaires des bateaux un certificat attestant la notification des titres d'indemnité reconnus valables et témoi-

bezeichneten Bedingungen von ihnen erfüllt sein werden, der Schiffs-Eigenthümer auf den im Falle der Art. 1 und 4 der Summe nach genau zu bezeichnenden, im Falle der Art. 2 und 5 aber auf den durch die Entscheidung der Sachverständigen festzusetzenden Entschädigungsbetrag Anspruch habe.

Nach Feststellung des Entschädigungsbetrages haben die Schiffseigenthümer die zum Senken und Heben der Maste und Kamine nöthigen Vorrichtungen anfertigen, beziehungsweise abändern und vervollständigen zu lassen und mit den so hergerichteten Schiffen die stehende Brücke bei Mannheim spätestens ein Jahr nach deren Vollendung zu passiren.

Schiffe, für welche eine Entschädigung auf den Grund der Bestimmungen unter Art. 2 und 5 zugesagt ist, sind innerhalb der gleichen Frist im Hafen zu Mannheim zur Besichtigung zu stellen, und es ist der Nachweis zu liefern, dass eine der Feststellung der Sachverständigen entsprechende Abänderung oder Vervollständigung seit dieser Feststellung wirklich stattgefunden hat.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen, worüber ein Zeugniss des Mannheimer Schiffs-Besehers beizubringen ist, wird den Schiffseigenthümern der Betrag der Entschädigung auf Anweisung des gemeinschaftlichen Commissärs aus der von demselben darin zu bezeichnenden Kasse in Mannheim ausbezahlt werden.

Die Zahlung erfolgt an den Schiffseigenthümer, welchen das Patent als solchen ausweist, oder an dessen gehörig beglaubigten und in gleicher Weise legitimirten Bevollmächtigten.

Art. 7. Sobald die Durchfahrt der Schiffe mit stehenden Masten durch die feste Brücke nicht mehr thunlich sein wird, werden Krahnen zum Heben und Senken der Maste oberhalb und unter-

gnant que le propriétaire du bateau, après avoir rempli les conditions ci-après mentionnées, a droit dans le cas prévu aux art. 1 et 4 à une indemnité, dont le montant sera indiqué d'une manière précise, et dans le cas prévu aux art. 2 et 5 à l'indemnité à fixer par la décision des experts.

Le montant de l'indemnité ayant été ainsi fixé, les propriétaires de bateaux auront à prendre les mesures nécessaires afin de se pourvoir de l'appareil à baisser et à relever les mâts ou les cheminées, ou pour modifier celui-ci, et ils seront tenus de passer sous le pont fixe près de Mannheim avec les bateaux ainsi pourvus du dit appareil, au plus tard dans le courant d'une année après l'achèvement de la construction du pont.

Les bateaux auxquels une indemnité a été accordée en vertu des art. 2 et 5 devront dans le même espace de temps être conduits au port de Mannheim pour y être visités, et leurs propriétaires auront à prouver qu'ils ont modifié ou amélioré leurs appareils conformément à la décision des experts et depuis cette décision.

Après l'accomplissement de ces conditions et aussitôt qu'ils en auront produit le certificat du visiteur de bateaux à Mannheim, les propriétaires de bateaux recevront le montant de l'indemnité par mandat du Commissaire nommé en commun sur la caisse à Mannheim indiquée dans ce mandat.

L'indemnité sera payée à celui que la patente désignera comme propriétaire ou à son mandataire dûment autorisé et muni du même titre.

Art. 7. A partir du moment où le passage des bateaux sous le pont fixe ne pourra plus avoir lieu sans baisser les mâts, des grues pour servir à baisser et à relever ceux-ci seront établies pen-

halb der Brücke für die Dauer eines Jahres errichtet werden. Die Schiffer haben für die Benützung dieser Hülfsanstalten keinerlei Gebühren zu entrichten.

Art. 8. Die beiden Regierungen machensichanheischig, dafür zu sorgen, dass während der Erbauung der Pfeiler und der Ausführung des Oberbaus die Schifffahrt so wenig wie möglich eingeengt werde: sie werden Sorge tragen, dass während der ganzen Bauzeit immer wenigstens 30 Meter breite Oeffnungen erhalten bleiben. Sie werden zu rechter Zeit in öffentlichen Blättern die Tage bezeichnen, an deren die Legung der Balken den Schiffen, deren Maste oder Kamine nicht gesenkt werden können, oder mehr als 30 Meter breiten Flossen, die Durchfahrt nicht gestattet.

Art. 9. Zur Sicherung der Schifffahrt gegen etwaige in Folge des Baues der Brücke durch die Stromverhältnisse entstehende Hemmnisse verpflichten sich:

1). Die *beiden betheiligten Regierungen*, wenn die auf der linken und rechten Seite eventuell in Aussicht genommenen Fluth-Oeffnungen zur Ausführung kommen sollten, dieselben in ihren Sohlen und in ihren Zu-und Abflüssen in der Höhe von mindestens 4 Meter am Ludwigshafener Pegel zu verbauen;

2). Die *Königl. Bayerische Regierung*, hat dafür zu sorgen, dass der gegenwärtig auf dem linker Ufer liegende Leinpfad längs des Widerlagers durch die linksseitige Brücken-Oeffnung in einer Breite von 4 Meter mit ein- und einhalbfüssiger Ufer-Böschung auf 4 Meter Höhe Ludwigshafener Pegel angelegt und ober- und unterhalb der Brücke an den bestehenden Leinpfad in gleicher Höhe, bis 6 Meter Kronenbreite, in der schrägen Richtung von mindestens 45 Grad angeschlossen und dass an den Pfeilerecken für die Schiffstaue Leitrollen so lange angebracht werden, bis der

dant une année au-dessus et au-dessous du pont. Les bateliers n'auront rien à payer pour l'usage et la manoeuvre de ces établissements auxiliaires.

Art. 8. Les deux Gouvernements s'engagent à n'obstruer que le moins possible la navigation pendant l'établissement des piles et la pose du tablier; ils auront soin qu'il y ait toujours des ouvertures libres au moins de 30 mètres, durant toute la construction. Ils feront publier en temps utile dans les journaux les jours où les travaux de la pose du tablier du pont ne permettront pas le passage aux bateaux, dont les mâts ou cheminées ne pourraient pas être baissés, ou aux radeaux d'une largeur de plus de 30 mètres.

Art. 9. Afin de garantir la navigation contre les obstacles qui pourraient survenir dans le lit du fleuve par suite de la construction du pont, les Gouvernements s'engagent, savoir:

1). *Les deux Gouvernements intéressés*, dans le cas où les ouvertures projetées sur la rive gauche et sur la rive droite pour le passage des hautes eaux y seraient établies, d'élever le seuil de ces ouvertures et le fonds du terrain au moins à 4 mètres, échelle de Ludwigshafen;

2). *Le Gouvernement de Bavière* s'engage à ce que le chemin de halage actuellement existant sur la rive gauche soit placé le long du contrefort de l'ouverture de la dite rive; qu'il ait une largeur de 4 mètres et un talus de un à un pied et demi sur 4 mètres de hauteur, échelle de Ludwigshafen; que ce chemin se joindra au-dessus et au-dessous du pont à une hauteur égale au chemin de halage existant avec un couronnement de 6 mètres dans une ligne oblique d'au moins 45 degrés, et que des rouleaux pour la direction des câbles des bateaux soient établis aux angles de la culée du

Leinpfad in die normale Uferlinie ausgebildet sein wird;

3) *Die Grossh. Badische Regierung*

a. oberhalb des rechtsseitigen Stirnpfeilers der Strombrücke, und zwar schon gleichzeitig mit der Vollendung der Brücke, ein Parallelwerk in der Länge von 200 Meter bei einer Höhe von 4 Meter am Ludwigshafener Pegel, 2 Meter Kronenbreite, mit einem nach der vortretenden Ufer-Ecke sanft zurückzuziehenden Ufer-Anschlusse und mit einer 50 Meter oberhalb des Stirnpfeilers beginnenden und bis auf 5,15 Meter sich erhebenden Ansteigung ausführen,

b. einen ähnlichen Ufer-Anschluss auch unterhalb desselben Stirnpfeilers bewirken, und

c. an der Brückenstelle am rechten Ufer einen Leinpfad in der vorgezeichneten normalen Uferlinie, in der Höhe von 4 Meter am Ludwigshafener Pegel, bei 4 Meter Kronenbreite, falls sich ein Bedürfniss hiezu ergeben sollte, anlegen zu lassen.

pont et y soient maintenus jusqu'à ce que le chemin de halage soit achevé dans la ligne normale de la rive;

3). *Le Gouvernement de Bade*

a. à faire exécuter immédiatement avec la construction du pont au-dessus de la culée droite un ouvrage parallèle d'une longueur de 200 mètres, d'une hauteur de 4 mètres, échelle de Ludwigshafen, et d'un couronnement de 2 metres. Cet ouvrage parallèle devra se raccorder à la partie saillante de la rive et avoir à 50 mètres en amont de la culée une pente qui s'élèvera jusqu'à 5,15 mètres.

b. à faire exécuter un raccordement pareil en aval de la même culée; enfin

c. à établir en cas de besoin à l'endroit du pont sur la rive droite et dans la ligne normale, telle qu'elle est fixée, un chemin de halage d'une hauteur de 4 mètres échelle de Ludwigshafen, et d'un couronnement de 4 mètres.

Les Gouvernements de *France*, de *Hesse*, de *Nassau*, des *Pays-Bas* et de *Prusse* ont reconnu et déclaré que *Bade* et *Bavière* en se chargeant des engagements et obligations stipulés ci-dessus, ont satisfait en ce qui concerne l'établissement du pont fixe entre Mannheim et Ludwigshafen à tous les droits résultant des conventions internationales dans l'intérêt de la libre navigation.

Dans le Protocolle VI de la session ordinaire de 1864, en date du 19 Août 1864, la Commission Centrale a constaté que la Convention qui précède est entrée en vigueur.

325. 6 September 1864, VERTRAG ZWISCHEN DEN RHEINUFERSTAATEN BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI BOMMEL. Lagemans Nr. 463.

Niederland. Der Bevollmächtigte wiederholt hiernächst die Königlich Nieerländischer Seite in Bezug auf die Anlage einer stehenden Brücke über die Waal bei Bommel zu übernehmenden Verpflichtungen, indem er gleichzeitig die Genehmigung seiner Regierung zu seinen Erklärungen vorbehält, wie folgt:

Art. 1. Die Schiffe und Flosse, wel-

Pays-Bas. Le Commissaire reproduit ainsi qu'il suit les engagements à prendre par le Gouvernement des Pays-Bas à l'occasion de l'établissement d'un pont fixe sur le Waal près de Bommel, et se réserve en même temps l'approbation de son Gouvernement aux déclarations suivantes:

Art. 1. Les bateaux et les radeaux

che die stehende Brücke bei Bommel passiren, haben keinerlei Durchlassabgaben zu entrichten.

Art. 2. Den Eigenthümern von Segel- und Dampfschiffen, welche nicht entweder jetzt schon zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken eingerichtet sind, oder eine Entschädigung für die Ausführung solcher Einrichtungen auf Grund der früher über den Bau der stehenden Brücken über die conventionellen Gewässer des Rheins zwischen den Uferstaaten getroffenen Uebereinkommen erhalten haben, resp. erhalten werden, und welche bisher oder doch binnen sieben Monaten nach Publication des Gesetzes über gegenwärtige Uebereinkunft in Niederland den Strom an der Brückenstelle bei Bommel vorüber befahren haben, wird eine Entschädigung für die Vorrichtungen zum Senken und Wiederaufrichten der Maste, beziehungsweise der Kamine, aus der Niederländischen Staatskasse gewährt werden.

Art. 3. Eine Entschädigung wird ferner denjenigen zur Fahrt auf der Waal dermalen schon berechtigten Schiffs-Eigenthümern gewährt werden, auf deren Schiffen eine Einrichtung zum Senken und Wiederaufrichten der Maste zwar schon vorhanden ist, welche aber durch die Errichtung einer festen Brücke bei Bommel veranlasst werden, diese Einrichtung abzuändern oder zu vervollständigen, vorausgesetzt, dass sie mit dem betreffenden Schiff bereits bisher oder binnen sieben Monaten nach Publication des Gesetzes über gegenwärtige Uebereinkunft in Niederland die Waal an der Brückenstelle bei Bommel vorüber befahren haben.

Eine Veranlassung zur Aenderung oder Vervollständigung der bestehenden Einrichtung soll dann als vorhanden angenommen werden, wenn dieselbe zum Gebrauch für den Durch-

qui passeront sous le pont fixe près de Bommel n'y auront à payer aucun droit de passage.

Art. 2. Il sera payé par le trésor des Pays-Bas aux propriétaires de bateaux à voiles ou à vapeur une indemnité pour la construction des appareils destinés à baisser et à relever les mâts et les cheminées. Il est entendu que cette indemnité ne sera payée qu'aux propriétaires de bateaux qui ne sont pas déjà maintenant organisés pour passer sous des pont fixes et clos vers le haut, ou qui, pour l'exécution de ces appareils, n'ont encore reçu ni ne recevront d'indemnité en vertu des Conventions faites entre les Etats riverains à l'occasion des établissements de ponts fixes sur les eaux conventionnelles du Rhin, et qui déjà ont fréquenté le Waal à l'endroit où le pont fixe sera construit près de Bommel ou qui y passeront dans l'espace de sept mois à partir du jour où la publication de la loi concernant la présente convention aura eu lieu dans les Pays-Bas.

Art. 3. Il sera aussi accordé une indemnité aux bateliers qui déjà maintenant sont autorisés à naviguer sur le Waal et qui, bien qu'ils soient déjà pourvus d'appareils pour baisser et pour relever les mâts, sont néanmoins obligés, par suite de l'établissement du pont fixe près de Bommel, de modifier ou d'améliorer ces appareils, pourvu que ces bateliers aient déjà fréquenté le Waal à l'endroit où le pont fixe de Bommel sera établi ou qu'ils y passent au plus tard dans l'espace des sept mois qui suivront la publication dans les Pays-Bas de la loi concernant la présente convention.

Des modifications ou améliorations des appareils déjà existants seront jugées justifiées dans le cas où ces appareils ne suffiraient pas pour opérer le passage sous le pont fixe près de Bommel.

gang durch die feste Brücke bei Bommel ungenügend ist.

Ausgeschlossen von dem Anspruch auf Entschädigung sind alle Schiffe, für welche auf Grund der, die Erbauung stehender Brücken bei Cöln, Mainz, Coblenz, Kuilenburg und Mannheim betreffenden Conventionen, eine Entschädigung gewährt ist, oder gewährt werden wird, so wie ferner alle Schiffe, welche vor ihrer Anmeldung (Art. 7) die feste Brücke bei Cöln passirt haben.

Art. 4. Die nach den vorstehenden Bestimmungen (Art. 2 und 3) zu gewährende Entschädigung gilt zugleich

für das Stillliegen des Schiffes während der zum Anbringen der Vorrichtung erforderlichen Zeit;

für die etwaige Erschwerung des Dienstes auf dem Schiffe;

für die eventuelle Beschränkung des nutzbaren Laderaums;

endlich für alle sonstigen Anschaffungen und Aenderungen, welche in Folge der zu treffenden Vorrichtungen für einzelne Fahrzeuge nothwendig werden können.-

Schiffe, welche an sich zur Entschädigung zuzulassen, aber erst nach dem zu Art. 2 und 3 bestimmten äussersten Termine an der Brückenstelle bei Bommel vorübergefahren sind, desgleichen Schiffe, bei welchen, wegen Alters und Schadhaftigkeit, die Vorrichtung zum Senken und Heben nicht mehr ausgeführt werden kann; endlich alle vom Tage der Inkraftsetzung gegenwärtiger Uebereinkunft ab neu zu bauenden Schiffe haben keinen Anspruch auf eine Entschädigung.

Art. 5. Im Einverständniss mit sämmtlichen Rheinuferstaaten wird die nach Inhalt des Art. 2 zu leistende Entschädigung in Bausch und Bogen nach Maassgabe der Ladungsfähigkeit der

Ne seront pas admis à l'indemnité en question, tous les bateaux pour lesquels il a été ou il sera payé une indemnité en vertu des conventions concernant les ponts fixes à Cologne, à Mayence, à Coblence, à Kuilenburg et à Mannheim, ainsi que tous les bateaux qui, avant la présentation de leurs titres (Art. 7) ont passé sous le pont fixe de Cologne.

Art. 4. L'indemnité à payer conformément aux dispositions ci-dessus précisées (Art. 2 et 3) servira en même temps de dédommagement

pour le chômage du bateau pendant le temps requis pour établir ces appareils;

pour l'augmentation de service qui pourra en résulter à bord du bateau;

pour la diminution éventuelle de la capacité de chargement qui pourra en résulter;

enfin pour toutes les autres dépenses et les changements que l'installation des appareils à établir pourrait occasionner à bord des bateaux.

Ne seront pas admis à l'indemnité:

les bateaux qui seraient dans le cas d'y avoir droit, mais qui n'auront passé à l'endroit où le pont fixe près de Bommel sera établi, qu'après l'expiration du dernier délai prescrit par les art. 2 et 3, ni les bateaux trop vieux ou qui ne seraient plus assez solides pour supporter les appareils destinés à baisser et à relever les mâts et les cheminées;

enfin ne seront pas admis à l'indemnité tous les bateaux qui seront construits à partir du jour de la mise en vigueur de la présente convention.

Art. 5. De commun accord entre tous les Etats riverains, l'indemnité à payer en vertu de la disposition de l'art. 2, est fixée à forfait d'après un tarif arrêté conformément à la capacité des dif-

Schiffe auf feste Geldsätze festgestellt und ein für allemal wie folgt gewährt:

A. *Bei Dampfschiffen:*

1°. Für Dampfschlepper von mehr als zweihundert Pferdekraft mit 600 fl. N. W.

2°. Für kleinere Dampfschlepper und grosse Personen-boote mit 450 fl.

3°. Für kleinere Dampfboote, sofern sie überhaupt einer Vorrichtung zum Senken der Kamine bei ihrer Durchfahrt durch die Brücke bedürfen mit 175 fl.

B. *Bei Segelschiffen:*

Für Schiffe:

1°. von 10,000 Ctr. und mehr mit 1700 fl.

2°. von 10,000 bis 8000 Ctr. mit 1700—1300 fl.; im Mittel 1500 fl.

3°. von 8000 bis 6000 Ctr. mit 1300—1000 fl.; im Mittel 1150 fl.

4°. von 6000 bis 4000 Ctr. mit 1000—600 fl.; im Mittel 800 fl.

5°. von 4000 bis 3000 Ctr. mit 600—450 fl.; im Mittel 525 fl.

6°. von 3000 bis 1500 Ctr. mit 450—250 fl.; im Mittel 350 fl.

7°. von 1500 bis 800 Ctr. mit 250—50 fl.; im Mittel 150 fl.

8°. von 800 Ctr. und weniger Tragfähigkeit mit 50 fl.

Der Centner wird zu 50 Kilogramm gerechnet. Für Schiffe, deren Tragfähigkeit in die angegebenen Grenzen hineinfällt, ist nach Maassgabe dieser Skala die Entschädigung verhältnissmässig auszumitteln.

Die Feststellung des Entschädigungbetrages für jedes einzelne Schiff erfolgt durch einen Königl. Niederländischen Commissär zu Bommel endgültig unter Ausschluss jedes Recurses.

Art. 6. Der Betrag der nach den Bestimmungen unter Art. 3 zu gewährenférents bateaux et payable une fois pour toutes, ainsi qu'il suit:

A *Pour les bateaux à vapeur:*

1°. Pour les remorqueurs d'une force de plus de 200 chevaux fl. 600 P. B.

2°. Pour les remorqueurs de moindre force et pour les grands bateaux à vapeur destinés au transport de voyageurs fl. 450 fl.

3°. Pour les bateaux à vapeur plus petits, en tant qu'ils auront besoin d'appareils à baisser les cheminées, afin de pouvoir passer sous le pont fl. 175 P. B.

B. *Pour les bateaux à voiles:*

Pour les bateaux d'une capacité

1°. de 10000 Quintaux et au dessus fl. 1700.

2°. de 10000 à 8000 Q. fl. 1700 à 1300; en moyenne fl. 1500.

3°. de 8000 à 6000 Q. fl. 1300 à 1000 en moyenne fl. 1150.

4°. de 6000 à 4000 Q. fl. 1000 à 600; en moyenne fl. 800.

5°. de 4000 à 3000 Q. fl. 600 à 450. en moyenne fl. 525.

6°. de 3000 à 1500 Q. fl. 450 à 250; en moyenne fl. 350.

7°. de 1500 à 800 Q. fl. 250 à 50; en moyenne fl. 150.

8°. de 800 Q. et au-dessous fl. 50.

Le Quintal sera calculé a 50 Kilogrammes. Pour les bateaux dont la capacité est entre les limites précitées une indemnité proportionnée sera calculée conformément à cette échelle.

Le montant de l'indemnité sera fixé pour chaque bateau définitivement et sans aucun recours par un Commissaire Royal des Pays-Bas résidant à Bommel.

Art. 6. Le montant de l'indemnité à payer en vertu de l'art. 3 sera fixé

den Entschädigung soll nach Maassgabe der besonderen Beschaffenheit der auf dem einzelnen Schiffe bereits vorhandenen und nur abzuändernden oder zu ergänzenden Einrichtung in jedem einzelnen Falle festgestellt werden, zu welchem Behufe das Schiff in den Hafen zu Bommel oder ans dortige Ufer zur Besichtigung zu stellen ist. Bei dieser Feststellung soll der Gesichtspunkt leitend sein, dass die nöthige Abänderung oder Ergänzung in genügender, aber am wenigsten kostspieliger Weise auszuführen ist, und es soll in keinem Falle bei Schiffen von mehr als 4000 Ctr. Ladungfähigkeit ein höherer Betrag als zwei Dritttheile, und bei Schiffen, von 4000 Ctr. Ladungsfähigkeit und darunter ein höherer Betrag als drei Viertheile desjenigen Betrages festgestellt werden, welchen der Schiffs-Eigenthümer zufolge der Bestimmung unter Art. 5 dann anzusprechen haben würde, wenn sein Schiff mit Einrichtungen zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken gar nicht versehen wäre.

Die Feststellung dieses Entschädigungsbetrages geschieht endgültig und ohne Recurs durch Sachverständige, von welchen der Königliche Commissär in Bommel den einen, der betheiligte Schiffer den andern, beide Sachverständige mit einander aber den Obmann wählen. Können sich die Sachverständigen über den Obmann nicht einigen, so bezeichnet der Friedensrichter zu Bommel drei weitere Sachverständige, von welchen der Sachverständige jeder Partei einen streicht. Der Uebrigbleibende ist Obmann.

Art. 7. Die Schiffs-Eigenthümer, welchen nach den vorstehenden Bestimmungen ein Entschädigungs-Anspruch zusteht, haben denselben nach der amtlichen Aufforderung, welche die Regierungen der Rheinuferstaaten in ihren Gebieten erlassen werden, spätestens

pour chaque cas d'après les conditions particulières des appareils qui existent déja sur chaque bateau et qui pourront être modifiés ou améliorés.

A cet effet le bateau doit être conduit au port ou à la rive de Bommelpour y être visité.

Dans la décision à prendre on partira du point de vue, que les modifications ou les améliorations à faire devront être exécutées d'une manière satisfaisante mais la plus économique possible.

Pour les modifications ou améliorations précitées il ne sera accordé pour les bateaux d'une capacité de plus de 4000 Quintaux au plus que les deux tiers, et pour les bateaux d'une capacité de 4000 Quintaux et au dessous, au plus les trois quarts du montant que le propriétaire aurait droit à réclamer conformément à la disposition de l'art 5, dans le cas où son bateau ne serait point du tout muni d'appareil pour passer sous les ponts fixes et clos en haut.

La fixation du montant de l'indemnité sera faite définitivement et sans aucun recours par des experts, dont l'un sera choisi par le Commissaire Royal à Bommel, et l'autre par le propriétaire du bateau: les deux experts choisiront ensemble l'arbitre. Dans le cas où ils ne pourront s'entendre sur le choix d'un arbitre, le juge de paix de Bommel désignera trois autres experts; chaque partie en rejetera un, et l'expert restant sera l'arbitre.

Art. 7. Les propriétaires de bateaux qui ont des titres à l'indemnité, conformément aux conditions ci-dessus mentionnées, devront, sur l'invitation officielle à publier par les Gouvernements des Etats riverains dans leurs territoires respectifs, présenter ces titres (sous peine de perdre leurs droits) au Com-

binnen drei Monaten nach Ablauf der im Art. 2 und 3 erwähnten Frist, bei Verlust ihres Anrechts, bei dem bezeichneten Commissär in Bommel anzumelden. Diese Anmeldung muss von der Vorlage des Patents und des Aichscheins begleitet sein. Dieselben haben ferner durch eine Bescheinigung des Besehers zu Bommel nachzuweisen, dass sie mit dem in dem Patent bezeichneten Schiffe einmal innerhalb der im Art. 2 und 3 bestimmten Frist auf der Waal an der Brückenstelle bei Bommel vorübergefahren sind. Der Commissär wird den Schiffs-Eigenthümern über die erfolgte Anmeldung eine Beurkundung mit der Zusage ertheilen, dass, wenn die nachstehend bezeichneten Bedingungen von ihnen erfüllt sein werden, der Schiffs-Eigenthümer auf den im Falle der Art. 2 und 5 der Summe nach genau zu bezeichnenden, im Fall der Art. 3 und 6 aber auf den durch die Entscheidung der Sachverständigen festzusetzenden Entschädigungsbetrag Anspruch habe.

Nach Feststellung des Entschädigungsbetrages haben die Schiffs-Eigenthümer die zum Senken und Heben der Maste und Kamine nöthigen Vorrichtungen anfertigen, beziehungsweise abändern und vervollständigen zu lassen und mit den so hergerichteten Schiffen die stehende Brücke bei Bommel spätestens ein Jahr nach deren Vollendung zu passiren.

Schiffe, für welche eine Entschädigung auf den Grund der Bestimmungen unter Art. 3 und 6 zugesagt ist, sind innerhalb der gleichen Frist im Hafen zu Bommel zur Besichtigung zu stellen, und es ist der Nachweis zu liefern, dass eine der Feststellung der Sachverständigen entsprechende Abänderung oder Vervollständigung seit dieser Feststellung wirklich stattgefunden hat.

missaire ci-dessus indiqué à Bommel, au plus tard pendant les trois mois qui suivront les délais prescrits dans les Art. 2 et 3. Cette demande doit être accompagnée de la patente du batelier et du certificat de jaugeage du bateau. Les dits propriétaires ont de plus à prouver par un certificat du baliseur à Bommel, qu'ils ont passé sur le Waal, à l'endroit où le pont fixe de Bommel sera établi avec le bateau désigné dans la patente au moins une fois et au plus tard pendant les délais prescrits dans les Art. 2 et 3. Le Commissaire expédiera aux propriétaires de bateaux un certificat attestant la notification des titres d'indemnité reconnus valables et témoignant que le propriétaire du bateau, après avoir rempli les conditions ci-après mentionnées, a droit dans le cas prévu aux art. 2 et 5 à une indemnité, dont le montant sera indiqué d'une manière précise, et dans le cas prévu aux art. 3 et 6 à l'indemnité à fixer par la décision des experts.

Le montant de l'indemnité ayant été ainsi fixé, les propriétaires de bateaux auront à prendre les mesures nécessaires, afin de se pourvoir de l'appareil à baisser et à relever les mâts ou les cheminées, ou pour modifier ou améliorer celui-ci; et ils seront tenus de passer sous le pont fixe près de Bommel avec les bateaux ainsi pourvus du dit appareil, au plus tard dans le courant d'une année après l'achèvement de la construction du pont.

Les bateaux auxquels une indemnité a été accordée en vertu des art. 3 et 6 devront dans le même espace de temps être conduits au port de Bommel pour y être visités; leurs propriétaires auront à prouver qu'ils ont modifié ou amélioré leurs appareils conformément à la décision des experts et depuis cette décision.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen, worüber ein Zeugniss des Bommeler Besehers beizubringen ist, wird den Schiffs-Eigenthümern der Betrag der Entschädigung auf Anweisung der Kön. Niederländischen Staatskasse ausbezahlt werden. Die Zahlung erfolgt an den Schiffs-Eigenthümer, welchen das Patent als solchen ausweist, oder an dessen gehörig beglaubigten und in gleicher Weise legitimirten Bevollmächtigten.

Art. 8. Sobald die Durchfahrt der Schiffe mit stehenden Masten durch die feste Brücke nicht mehr thunlich sein wird, wird die Niederländische Regierung Krahnen zum Heben und Senken der Maste oberhalb und unterhalb der Brücke für die Dauer eines Jahres errichten lassen. Die Schiffer haben für die Benutzung dieser Hülfsanstalten keinerlei Gebühren zu entrichten.

Art. 9. Die Niederländische Regierung macht sich anheischig, während der Erbauung der Pfeiler und der Ausführung des Oberbaus die Schifffahrt so wenig wie möglich einzuengen; sie wird Sorge tragen dass die drei Oeffnungen von 120 Meter Weite nicht gleichzeitig, sei es durch das Brückengerüst oder durch vorübergehende Vorrichtungen zur Anbringung des eisernen Oberbaues geschlossen werden. Sie wird zu rechter Zeit in öffentlichen Blättern und an einem geeigneten Punkte oberhalb der Stelle, an welcher sich beide Rheinarme trennen, die Tage bezeichnen, an denen die Legung der Balken den Schiffen, deren Masten oder Kamine nicht gesenkt werden können, die Durchfahrt nicht gestattet.

Art. 10. Zur Sicherung der Schifffahrt gegen etwaige in Folge des Baues der Brücke durch die Stromverhältnisse entstehende Hemmnisse verpflichtet sich die Königl. Niederländische Regierung ferner:

1°. während des Baues der Brücke

Après l'accomplissement de ces conditions et aussitôt qu'ils en auront produit le certificat du baliseur à Bommel, les propriétaires de bateaux recevront le montant de l'indemnité par mandat sur le trésor du Royaume des Pays-Bas. L'indemnité sera payée à celui que la patente désignera comme propriétaire ou à son mandataire dûment autorisé et muni du même titre.

Art. 8. A partir du moment où le passage des bateaux sous le pont fixe ne pourra plus avoir lieu sans baisser les mâts, le Gouvernement des Pays-Bas s'engage à entretenir, pendant une année, au-dessus et au-dessous du pont des grues pour servir à baisser et à relever les mâts. Les bateliers n'auront rien à payer pour l'usage et la manoeuvre de ces établissements auxiliaires.

Art. 9. Le Gouvernement des Pays-Bas s'engage à n'obstruer qu'aussi peu que possible la navigation pendant l'établissement des piles et le levage ou la pose des poutres. Il aura soin que les trois ouvertures de 120 mètres de largeur ne soient pas fermées simultanément soit par suite de l'échafaudage ou de tout autre arrangement passager servant à la construction du tablier en fer. Il fera publier en temps utile dans les journaux et à l'endroit convenable en amont du point de séparation des deux bras du Rhin, les jours où les travaux de levage ou de pose des poutres ne permettraient pas le passage aux bateaux, dont les mâts ou cheminées ne pourraient pas être baissés.

Art. 10. Afin de garantir la navigation contre les obstacles qui pourraient survenir dans le lit du fleuve par suite de la construction du pont, le Gouvernement des Pays-Bas s'engage en outre:

1°. à faire exécuter pendant la construction du pont des draguages à 1000

in einer Ausdehnung von 1000 Meter ober- und 500 Meter unterhalb derselben Baggerungen bis zu einer Tiefe von 4 Meter unter Mittelwasser, oder von 0.52 Meter unter dem Nullpunkte des Amsterdammer Pegels, ausführen zu lassen;

2°. den Strom an der Brückenstelle und bis 1000 Meter aufwärts und 900 Meter abwärts durch Correctionswerke so zu reguliren, dass das Flussbett auf eine Normalbreite von 360 Metern in der Höhe des Mittelwassers eingeengt wird;

3°. durch die Brückenstelle einen Leinpfad in einer Breite von 3.50 Meter, und in der Höhe von 6 Meter + A. P., auf welchem die Schiffe jederzeits ungehindert durch die Brücke durchgezogen werden können, im Anschlusse an die bestehenden oder neuauszubauenden Ufer anzulegen und zu unterhalten;

4°. den Schiffern und Flössern, welche die Waal an der Brückenstelle während der Bauzeit zu passiren haben, die freie Passage unentgeltlich zu vermitteln.

Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Nassau, Preussen. Die Bevollmächtigten erkennen an, dass Niederland durch die vorstehend übernommenen und von ihnen hiermit acceptirten Leistungen denjenigen Forderungen genügt, welche in Beziehung auf die Anlage einer festen Brücke bei Bommel im Interesse der freien Schifffahrt auf der Waal aus den, die Rheinschifffahrt betreffenden, völkerrechtlichen Verträgen hergeleitet werden können.

mètres en amont et 500 mètres en aval du pont jusqu'à une profondeur de 4 mètres au-dessous des eaux moyennes, ou de 0.52 mètres au-dessous du zéro de l'échelle d'Amsterdam;

2°. à régulariser par des travaux de correction le fleuve non seulement à l'endroit où le pont sera construit, mais aussi à 1000 mètres en amont et 900 mètres en aval de cet endroit, de manière à resserrer le lit du fleuve à une largeur normale de 360 mètres à la hauteur des eaux moyennes;

3°. à faire établir et à entretenir à l'endroit où le pont sera construit un chemin de halage d'une largeur de 3.50 mètres et à une hauteur de 6 mètres au-dessus du zéro de l'échelle d'Amsterdam, et de mettre ce chemin en communication avec la rive existante ou encore à construire, en sorte que le tirage, lors du passage des bateaux, puisse toujours se faire sans obstacles;

4°. à aider gratuitement les bateliers, afin que les bateaux et les radeaux, qui pendant les travaux de construction du pont fréquentent le Waal à l'endroit où le pont sera établi, y puissent librement passer.

Bade, Bavière, France, Hesse, Nassau, Prusse. Les commissaires reconnaissent que les Pays-Bas, en se chargeant des engagements stipulés ci-dessus et acceptés par eux, ont satisfait, en ce qui concerne l'établissement d'un pont fixe près de Bommel à tous les droits résultant des Conventions internationales dans l'intérêt de la libre navigation sur le Waal.

326. 10 September 1864, ABÄNDERUNG DER VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEFÖRDERUNG VON ARSENICUM UND ANDEREN METALLGIFTEN VOM 24 JULI 1838. Baden 11 März 1865 G. u. V. Bl. 1865 S. 130, Bayern

9 Juni 1865 Reg. Bl. S. 585, Frankreich 29 August 1865 und 6 Januar 1866, Hessen 10 April 1865 Reg. Bl. 1865 S. 174, Nassau 16 Mai 1865 V. Bl. 1865 Nr. 13, Niederland 25 Januar 1865 Staatsblad Nr. 20, Preussen 20 Juni 1865. Die bayrische Verordnung wird hier abgedruckt.

Staatsministerium des Königl. Hauses und des Aeuszern.

Nach einer unter sämmtlichen Rheinufer-Staaten getroffenen Verabredung wird der Transport gröszerer Mengen von Arsenik und anderen mineralischen Giftstoffen, welcher bisher nach §. 6 der Bekanntmachung vom 7. Dezember 1839 (Regierungsblatt von 1839 S. 986) nur in besondern Schiffen auf dem Rheine geschehen durfte, künftig *auch in besondern, wasserdicht abgeschlossenen Abtheilungen eines Schiffes* unter der Voraussetzung gestattet, dasz die Polizeibehörde des Absendungshafens die Wasserdichtheit dieser Abtheilungen auf Grund einer genauen, nöthigenfalls unter Zuziehung Sachverständiger vorzunehmenden Untersuchung im Manifeste bestätigt hat.

Dieses wird aus Allerhöchster Ermächtigung *Seiner Majestät des Königs* mit dem Beifügen hiemit zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz die übrigen in jener früheren Bekanntmachung für den Transport von arsenikalischen und andern metallischen Giftstoffen auf dem Rheine enthaltenen Sicherheits-Vorschriften durch die gegenwärtige Bekanntmachung keine Veränderung erleiden.

München, den 9. Juni 1865.

Auf Seiner Majestät des Königs Allerhöchsten Befehl.
Frhr. v. d. Pfordten.

Durch den Minister: der Generalsecretär. Statt dessen: der geheime Secretär
Fürthmaier.

327. 12 Oktober 1864, BERLINER VERTRAG ZWISCHEN BADEN, BAYERN, HESSEN, NASSAU UND PREUSSEN BETR. SCHIFFAHRTSABGABEN. Preussische Ges. Samml. 1865 S. 544.

Im Zusammenhange mit dem heutigen Vertrage, den Beitritt Bayerns, Württembergs, des Groszherzogthums Hessen und Nassaus zu den Zollvereinigungs-Verträgen vom 28. Juni und 11. Juli d. J. betreffend, ist zwischen den unterzeichneten Bevollmächtigten der Deutschen Rheinuferstaaten folgende Uebereinkunft über die Schifffahrtsabgaben auf dem Rheine getroffen worden.

1. Von den auf dem vereinsländischen Rheine zwischen Emmerich und der Lauter oder über diese Endpunkte hinaus fahrenden, der Schiffsgebühr unterworfenen Schiffen wird diese Gebühr nur mit der Hälfte des in dem Tarif Lit. B. zur Rheinschifffahrts-Akte vom 31. März 1831. festgesetzten Betrages erhoben werden.

2. Von den auf dem vereinsländischen Rheine zwischen Emmerich und der Lauter oder über diese Endpunkte hinaus beförderten, der ganzen und Vierteilsgebühr des Rheinzolles (Supplementar-Artikel XVI, zur Rheinschifffahrts-Akte vom 31. März 1831.) unterworfenen Gegenständen, Bau- und Nutzholz jedoch ausgenommen, wird sowohl in der Bergfahrt als in der Thalfahrt nur ein Zehntheil des Normalsatzes der ganzen Bergzollgebühr erhoben werden.

Die hiernach vom Zentner zur Erhebung kommenden Sätze sind in dem angefügten besonderen Tarife zusammengestellt.

3. Durch vorstehende Verabredung geschieht denjenigen Verträgen oder Verab-

redungen, welche wegen Erhebung der Rheinzölle vom Bau- und Nutzholze, wegen völliger oder theilweiser Befreiung gewisser Gegenstände vom Rheinzolle, oder wegen der Art der Erhebung der Rheinschifffahrts-Abgaben zwischen den Deutschen Rheinuferstaaten oder einzelnen von ihnen bestehen, ingleichen den Vorbehalten gegen die wegen völliger oder theilweiser Befreiung gewisser Gegenstände vom Rheinzolle, oder wegen der Art der Erhebung des Rheinzolles in dem einen oder dem anderen Uferstaate erlassenen Anordnungen, wie sie insbesondere von Seiten Badens, Bayerns und Hessens bei früheren Verhandlungen gemacht worden sind, kein Eintrag.

4. Gegenwärtige Uebereinkunft kommt vom 1. Januar 1866. an zum Vollzug und tritt mit diesem Tage an die Stelle der unter den Deutschen Rheinuferstaaten am 12. Dezember 1860. in Carlsruhe abgeschlossenen protokollarischen Uebereinkunft. Sie gilt vorläufig bis zum 31. Dezember 1877.

5. Die Ratifikation der gegenwärtigen Uebereinkunft soll als durch die Ratifikation des im Eingange bezeichneten Vertrages Seitens der Rheinuferstaaten erfolgt angesehen werden.

So geschehen Berlin, den 12. Oktober 1864.

SCHMIDT. v. REICHERT. EWALD. v. HEEMSKERCK. v. POMMER ESCHE. SCHELLENBERG. PHILIPSBORN. DELBRÜCK.

Die Ratifikationen sind erfolgt und der Austausch der Ratifikations-Urkunden ist zu Berlin bewirkt worden.

Besonderer Tarif
zur Erhebung der Rheinzölle auf der Rheinstrecke von der Lauter bis Emmerich.

Ordnungs-Nummer.	Für die Rheinstrecke		Bei der Fahrt		Erhebungs-Satz vom Zentner	
	von	bis	abwärts an der Zollstelle zu	aufwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.
A. *Von allen Gütern, welche der ganzen und der Viertelsgebühr unterliegen.*						
1.	der Lauter	Neuburg	Neuburg	Neuburg	—	07
2.	Neuburg	Mannheim	Neuburg	Mannheim	3	54
3.	Mannheim	Mainz	Mannheim	Mainz	2	74
4.	Mainz	Caub	Mainz	Caub	1	50
5.	Caub	Coblenz	Caub	Coblenz	1	41
6.	Coblenz	Andernach	Coblenz	Andernach	—	67
7.	Andernach	Linz	Andernach	Linz	—	53
8.	Linz	Cöln	Linz	Cöln	1	81
9.	Cöln	Düsseldorf	Cöln	Düsseldorf	1	75
10.	Düsseldorf	Ruhrort	Düsseldorf	Ruhrort	1	13
11.	Ruhrort	Wesel	Ruhrort	Wesel	1	06
12.	Wesel	zur Niederländisch-Preuszischen Grenze bei Schenkenschanz	Wesel	Emmerich	1	61
B. *Von den Gütern zur ganzen and zur Viertelsgebühr, welche den Rhein verlassen und in die Lahn einlaufen.*						
13.	Caub	zur Lahn	Caub	—	1	22
14.	der Lahn	Coblenz	—	Coblenz	—	19

328. 26 November 1864, BADISCHE HÖCHSTE ENTSCHLIESSUNG BETR. DIE RHEINZOLLGERICHTE. Reg. Bl. 1864 S. 855.

Seine Königliche Hoheit der Groszherzog haben mittelst höchster Entschlieszung aus Groszherzoglichem Staatsministerium vom 26. November d. J., Nr. 1057, uuter Aufhebung der höchsten Entschlieszungen vom 30. Oktober 1857, Nr. 1311 (Regierungsblatt Nr. 56) und vom 20. Januar 1858, Nr. 63 (Regierungs-Blatt Nr. 5) gnädigst zu bestimmen geruht, dasz die Amtsrichter sämmtlicher an den Rhein, beziehungsweise Neckar grenzenden Bezirke auch die Verrichtungen von Rhein- beziehungsweise Neckarzollrichtern erster Instanz, jeder für seinen gewöhnlichen Gerichtsbezirk, zu versehen haben, dasz aber das Kreis- und Hofgericht in Mannheim zum einzigen Gericht zweiter Instanz für die in den betreffenden Schifffahrtsordnungen bezeichneten Rhein- und Neckarschifffahrtssachen bestellt werde.

Zu Folge höchsten Auftrags wird dies hiermit zur Nachachtung öffentlich bekannt gemacht.

Karlsruhe, den 26. November 1864.

Groszherzogliches Justizministerium.

STABEL. Vdt. ARNSPERGER.

329. 1865, BESCHLUSS DER ZENTR.-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE ABSCHAFFUNG DES LOOTSENZWANGES. Baden 17 Januar 1866 G. u. V. Bl. 1866 S. 26, Bayern 27 Januar 1866 Reg. Bl. 1866 S. 137, Frankreich 21 Februar/15 März 1866, Hessen 29 Januar 1866 Reg. Bl. 1866 S. 54, Niederland vgl. das Gesetz vom 30 Dezember 1865, Preussen 22 Januar 1866 A. Bl. Coblenz 1866 Nr. 5.

330. 16 Mai 1865, ZOLLVEREINSVERTRAG, ART. 15. Preussische Ges. Samml. 1865 S. 659.

Die Wasserzölle oder auch Wegegeldgebühren auf Flüssen, mit Einschlusz derjenigen, welche das Schiffsgefäsz treffen (Rekognitionsgebühren), sind von der Schifffahrt auf solchen Flüssen, auf welche die Bestimmungen des Wiener Kongresses oder besondere Staatsverträge Anwendung finden, ferner gegenseitig nach jenen Bestimmungen zu entrichten, insofern hierüber nichts besonderes verabredet worden ist, oder verabredet werden wird.

Auf den übrigen Flüssen, bei welchen weder die Wiener Kongreszakte noch andere Staatsverträge Anwendung finden, werden die Wasserzölle oder Wasserwegegelder nach den privaten Anordnungen der betreffenden Regierungen erhoben. Diese Abgaben sollen jedoch den Betrag von $^1/_4$ Gr. vom Zollzentner oder 1 Kr. vom Bayerischen Zentner für die Meile nicht übersteigen.

Auf allen diesen Flüssen wird jeder Vereinsstaat die Unterthanen der anderen kontrahirenden Staaten, deren Waaren und Schiffsgefäsze in jeder Beziehung, insbesondere auch hinsichtlich der Binnenschifffahrt, gleich seinen eigenen behandeln.

331. 7 Juli 1865, HANDELSVERTRAG ZWISCHEN FRANKREICH UND NIEDERLAND. ART. 27, 1 SEPTEMBER 1865 IN WIRKUNG GETRETEN. De Clercq IX 337.

Art. 27. Les sujets respectifs des deux H. P. C. jouiront dans les deux Pays, pour tout ce qui concerne la navigation, du traitement de la nation la plus favorisée [1]).

1) Un décret impérial en date du 26 août 1865 porte que les navires des Pays-Bas venant des possessions britanniques en Europe, seront traités comme les navires français, anglais, belges, italiens et comme ceux du Zollverein, des Royaumes-Unis de Suède et de Norwége, des Villes Libres et Anséatiques de Brême, Hambourg et Lubeck et du Grand-Duché de Mecklembourg-Schwérin venant des mêmes possessions.

332. 5 Oktober 1865, BEKANNTMACHUNG DES K. PREUSSISCHEN OBER-PRÄSIDENTEN DER RHEINPROVINZ BETR. DIE GEBÜHREN FÜR DIE WAHRSCHAU AN DER WIRBELLAY. Sammlung 1889 S. 381. Reg. Bl. Coblenz 1865 Nr. 41.

333. 25 Oktober 1865, BADISCHE BRÜCKENORDNUNG FÜR DIE SCHIFFBRÜCKE BEI MAXAU. Sammlung 1889 S. 310, Centr. Vdg. Bl. 1865 Nr. XXX S. 186.

334. 30 Dezember 1865, NIEDERLÄNDISCHES GESETZ BETR. DAS LOOTSEN- UND BAKENWESEN. Sammlung 1889 S. 213, Staatsblad 1865 Nr. 173, (Abschaffung des Lootsenzwanges).

335. 30 Dezember 1865, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. DAS LOOTSEN- UND BAKENWESEN. Staatsblad 1865 Nr. 194.

336. 2 Februar 1866, BAYRISCHE POLIZEIORDNUNG FÜR DIE SCHIFFBRÜCKE BEI SPEYER. Kr. A. Bl. der Pfalz 1866 S. 209.

337. 17 August 1866, FRIEDENSVERTRAG ZWISCHEN BADEN UND PREUSSEN. Art. 9. De Martens, N. Rec. Gén. XVIII 333.

Art. 9. Die hohen Kontrahenten werden vom 1. Januar 1867 ab die Erhebung der Schifffahrtsabgaben auf dem Rheine, und zwar sowohl der Schiffsgebühr — Tarif B. zur Uebereinkunft vom 31. März 1831, — als auch des Zolles von der Ladung — Zusatzartikel XVI. und XVII. zu der Uebereinkunft vom 31. März 1831 — völlig einstellen, sofern die übrigen Deutschen Uferstaaten des Rheines gleichzeitig die gleiche Maasregel treffen.

338. 22 August 1866, FRIEDENSVERTRAG ZWISCHEN BAYERN UND PREUSSEN. ART. X. De Martens, N. Rec. Gén. XVIII 336.

Art. X. Die hohen Kontrahenten werden vom 1. Januar 1867 ab die Erhebung der Schifffahrts-Abgaben auf dem Rheine und zwar sowohl der Schiffsgebühr — Tarif B. zur Uebereinkunft vom 31. März 1831 — als auch des Zolles von der Ladung — Zusatzartikel XVI. und XVII. zu der Uebereinkunst vom 31. März 1831— völlig einstellen, sofern die übrigen Deutschen Uferstaaten des Rheines gleichzeitig die gleiche Maasregel treffen.

Die hohen Kontrahenten übernehmen dieselbe Verpflichtung bezüglich der noch bestehenden Schifffahrts-Abgaben auf dem Main.

339. 3 September 1866, FRIEDENSVERTRAG ZWISCHEN HESSEN UND PREUSSEN. ART. 12. De Martens, N. Rec. Gén. XVIII 352.

Art. 12. Die Grossherzoglich hessische Regierung wird die Erhebung der Schifffahrtsabgaben auf dem Rhein und zwar sowohl der Schifffahrtsgebühr — Tarif B. zur Uebereinkunft vom 31 März 1831 — als auch des Zolles von der Ladung — Zusatzartikel XVI. und XVII. zu der Uebereinkunft vom 31. März 1831 — von dem Tage ab völlig einstellen, an welchem in den übrigen deutschen Uferstaaten des Rheins die gleiche Maassregel zur Ausführung gebracht werden wird. Die hohen Kontrahenten übernehmen dieselbe Verpflichtung bezüglich der noch bestehenden Schifffahrtsabgaben auf dem Maine.

340. 13 Dezember 1866, BADISCH-BAYRISCHE BRÜCKENORDNUNG FÜR DIE FLIEGENDEN BRÜCKEN BEI RHEINHAUSEN UND LEOPOLDSHAFEN. Vgl. Badisches G. u. V. Bl. 1891 S. 163.

341. 24 Dezember 1866, BAYRISCHE BRÜCKENORDNUNG FÜR DIE SCHIFFBRÜCKE MANNHEIM-LUDWIGSHAFEN. Kr. A. Bl. der Pfalz 1867 S. 19.

342. 17 April 1867, VERFASSUNG DES NORDDEUTSCHEN BUNDES, ART. 40 UND 54. De Martens, N. Rec. Gén. XVIII 499.

Art. 40. Die Bestimmungen in dem Zoll-Vereinigungs-Vertrage vom 16. Mai 1865, in dem Vertrage über die gleiche Besteuerung innerer Erzeugnisse vom 28. Juni 1864, in dem Vertrage über den Verkehr mit Tabak und Wein von demselben Tage und im Art. 2. des Zoll- und Anschluss-Vertrages vom 11. Juli 1864, desgleichen in den Thüringischen Vereins-Verträgen bleiben zwischen den bei diesen Verträgen betheiligten Bundesstaaten in Kraft, soweit sie nicht durch die Vorschriften der gegenwärtigen Verfassung abgeändert sind undso lange sie nicht auf dem im Art. 37. vorgezeichneten Wege abgeändert werden.

Mit diesen Beschränkungen finden die Bestimmungen des Zoll-Vereinigungs-Vertrages vom 16. Mai 1865 auch auf diejenigen Bundesstaaten und Gebietstheile Anwendung, welche dem Deutschen Zoll- und Handels-Vereine zur Zeit nicht angehören.

Art. 54. Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten bilden eine einheitliche Handelsmarine.

Der Bund hat das Verfahren zur Ermittelung der Ladungsfähigkeit der Seeschiffe zu bestimmen, die Ausstellung der Messbriefe, sowie der Schiffscertificate zu regeln und die Bedingungen festzustellen, von welchen die Erlaubniss zur Führung eines Seeschiffes abhängig ist.

In den Seehäfen und auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstrassen der einzelnen Bundesstaaten werden die Kauffahrteischiffe sämmtlicher Bundesstaaten gleichmässig zugelassen und behandelt. Die Abgaben, welche in den Seehäfen von den Seeschiffen oder deren Ladungen für die Benutzung der Schifffahrtsanstalten erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung dieser Anstalten erforderlichen Kosten nicht übersteigen.

Auf allen natürlichen Wasserstrassen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlichen Wasserstrassen, welche Staatseigenthum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Auf die Flösserei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als dieselbe auf schiffbaren Wasserstrassen betrieben wird.

Auf fremde Schiffe oder deren Ladungen andere oder höhere Abgaben zu legen, als von den Schiffen der Bundesstaaten oder deren Ladungen zu entrichten sind, steht keinem Einzelstaate, sondern nur dem Bunde zu.

343. 15 Mai 1867, HESSISCHE POLIZEILICHE BESTIMMUNGEN BETR. DIE SCHIFFBRÜCKE ZU WORMS. Reg. Bl. 1867 S. 281.

344. 8 Juli 1867, ZOLLVEREINSVERTRAG, AUSWECHSLUNG DER RATIFIKATIONS-URKUNDEN 6 NOVEMBER 1867, ART. 23. De Martens, N. Rec. Gén. XIX 123.

Art. 23. Die Wasserzölle oder auch Wegegeldgebühren auf Flüssen, mit Einschluss derjenigen, welche das Schiffsgefäss treffen (Recognitionsgebühren), sind

von der Schifffahrt auf solchen Flüssen, auf welche die Bestimmungen des Wiener Congresses oder besondere Staatsverträge Anwendung finden, ferner gegenseitig nach jenen Bestimmungen zu entrichten, insofern hierüber nichts Besonderes verabredet worden ist, oder verabredet werden wird.

Auf den übrigen Flüssen, bei welchen weder die Wiener Congressacte noch andere Staatsverträge Anwendung finden, werden die Wasserzölle oder Wasserwegegelder nach den privaten Anordnungen der betreffenden Regierungen erhoben. Diese Abgaben sollen jedoch den Betrag von $^1/_4$ Gr. vom Zollzentner oder 1 Kr. vom Bayerischen Zentner für die Meile nicht übersteigen.

Auf allen diesen Flüssen wird jeder Vereinsstaat die Angehörigen der anderen Vereinsstaaten, deren Waaren und Schiffsgefässe in jeder Beziehung, insbesondere auch hinsichtlich der Binnenschifffahrt, gleich seinen eigenen behandeln.

345. 16 September 1867, BADISCHE BRÜCKENORDNUNG. Vgl. G. u. V. Bl. 1874. S. 442.

346. 4 Oktober 1867, HESSISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DIE RÜCKVERGÜTUNG DER PREUSSISCHEN RHEINZÖLLE. Reg. Bl. 1867 S. 468.

Nachdem die Erhebung der Rheinschifffahrts-Abgaben vom 1. Januar d. J. an eingestellt worden ist, und es nicht weiter im Interesse des diesseitigen Handels erforderlich erscheint, die vor diesem Termine bezahlten Preuszischen Rheinzölle länger als bis zum Schlusse dieses Jahres zurückzuvergüten, wird mit Allerhöchster Genehmigung Seiner Königlichen Hoheit des Groszherzogs die Bekanntmachung in obigem Betreff vom 23. März 1843 (Regierungsblatt von 1843, Nr. 12) hierdurch vom 1. Januar des nächsten Jahres an mit dem Anfügen auszer Kraft und Wirksamkeit gesetzt, dasz demzufolge eine Rückvergütung des erweislich bezahlten Preuszischen Rheinzolls, insoweit sie nach der vorgedachten Bekanntmachung überhaupt zulässig ist, nur noch bei solchen vor dem 1. Januar 1867 rheinwärts eingegangenen Waaren stattzufinden hat, welche bis zum 31. December d. J. zum Eingang verzollt, oder sonst schlieszlich abgefertigt werden.

Darmstadt, den 4. October 1867.

Groszherzogliches Ministerium der Finanzen.

In Verhinderung des Ministers:

v. BIEGELEBEN. GÖRING.

347. 4 Dezember 1867, VERTRAG ZWISCHEN DEN RHEINUFERSTAATEN BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI DÜSSELDORF. Lagemans Nr. 499.

Der Bevollmächtigte für *Preussen* erklärte:

Die Königlich Preussische Regierung verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass die Brücke, nebst den damit in Verbindung stehenden Bauten, genau nach demjenigen Projecte ausgeführt und unterhalten werde, welches unter dem 8 November d. J. von Seiten Preussens

Prusse. Le Commissaire fit la déclaration suivante:

Le Gouvernement Prussien s'engage à avoir soin que le pont et que les constructions qui en dépendent, soient exécutés et entretenus conformément au projet qui a été communiqué par la Prusse aux autres Etats riverains, sous la date du 8 Novembre dernier, et qui

den übrigen Rheinuferstaaten mitgetheilt worden und welches dem Sitzungs-Protokolle No. I vom 2 December d. J. als Beilage angeschlossen ist.

Die genannte Regierung übernimmt ausserdem die nachstehend bezeichneten Verpflichtungen.

Art. 1. Den Eigenthümern von Segel- und Dampfschiffen, welche nicht entweder schon jetzt zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken eingerichtet sind, oder eine Entschädigung für die Ausführung solcher Einrichtungen auf Grund einer der bis jetzt in Betreff des Baues fester Brücken über den Rhein und dessen conventionellen Nebengewässer geschlossenen Verträge, erhalten haben, beziehungsweise erhalten werden, und welche bisher oder doch längstens bis zum 1 Juli 1868 den Strom an der Brückenstelle bei Düsseldorf vorüber befahren haben, wird eine Entschädigung für die Vorrichtungen zum Senken und Wiederaufrichten der Maste, beziehungsweise der Kamine, aus der Preussischen Staatscasse gewährt werden.

Art. 2. Eine Entschädigung wird ferner denjenigen, zur Fahrt auf dem Rheine dermalen schon berechtigten Schiffs-Eigenthümern gewährt werden, auf deren Schiffen eine Einrichtung zum Senken und Wiederaufrichten der Maste zwar schon vorhanden ist, welche aber durch die Errichtung einer festen Brücke bei Düsseldorf veranlasst werden, diese Einrichtung abzuändern oder zu vervollständigen, vorausgesetzt, dass sie mit dem betreffenden Schiff bereits bisher oder längstens bis zum 1 Juli 1868 den Rhein an der Brückenstelle bei Düsseldorf vorüber befahren haben.

Eine Veranlassung zur Aenderung oder Vervollständigung der bestehenden Einrichtung soll dann als vorhanden angenommen werden, wenn dieselbe nicht in Folge der Errichtung einer festen Brücke bei Düsseldorf, sondern aus anderen Gründen nothwendig wird.

est joint comme annexe au Protocolle No. I, du 2 de ce mois.

Le Gouvernement Prussien s'engage, en outre, à prendre les obligations suivantes:

Art. 1. Il sera payé par le trésor de la Prusse aux propriétaires de bateaux à voiles ou à vapeur une indemnité pour la construction des appareils destinés à baisser et à relever les mâts et les cheminées. Il est entendu que cette indemnité ne sera payée qu'aux propriétaires de bateaux qui ne sont pas déjà maintenant organisés pour passer sous des ponts fixes et clos vers le haut, ou qui, pour l'exécution de ces appareils, n'ont encore reçu ni ne recevront d'indemnité en vertu des Conventions conclues relativement à la construction des ponts fixes établis sur le Rhin et sur les eaux conventionnelles de ce fleuve, et qui déjà ont fréquenté le Rhin à l'endroit où le pont fixe sera construit près de Dusseldorf ou qui y passeront au plus tard le 1 Juillet 1868.

Art. 2. Il sera aussi accordé une indemnité aux bateliers qui déjà maintenant sont autorisés à naviguer sur le Rhin et qui, bien qu'ils soient déjà pourvus d'appareils pour baisser et pour relever les mâts, sont néanmoins obligés, par suite de l'établissement du pont fixe près de Dusseldorf, de modifier ou d'améliorer ces appareils, pourvu que ces bateliers aient déjà fréquenté le Rhin à l'endroit où le pont fixe de Dusseldorf sera établi où qu'ils y passent au plus tard le 1 Juillet 1868.

Des modifications ou améliorations des appareils déjà existants seront jugées justifiées dans les cas où ces appareils ne suffiraient pas pour opérer le

be zum Gebrauch für den Durchgang durch die feste Brücke bei Düsseldorf ungenügend ist.

Ausgeschlossen von dem Anspruch auf Entschädigung sind alle Schiffe, für welche auf Grund der vorbezeichneten, die Erbauung stehender Brücken betreffenden Conventionen, eine Entschädigung gewährt ist, oder gewährt werden wird, so wie ferner alle Schiffe, welche vor ihrer Anmeldung (*Art.* 6) eine der zunachst unterhalb oder oberhalb der Brückenbaustelle belegenen festen Brücken passirt haben.

Art. 3. Die nach den vorstehenden Bestimmungen (*Art.* 1 und 2) zu gewährende Entschädigung gilt zugleich

für das Stillliegen des Schiffes während der zum Anbringen der Vorrichtungen erforderlichen Zeit;

für die etwaige Erschwerung des Dienstes auf dem Schiffe;

für die eventuelle Beschränkung des nutzbaren Laderaums; endlich

für alle sonstigen Anschaffungen und Anordnungen, welche in Folge der zu treffenden Vorrichtungen für einzelne Fahrzeuge nothwendig werden können.

Schiffe, welche an sich zur Entschädigung zuzulassen, aber erst nach dem zu Art. 1 und 2 bestimmten äussersten Termine an der Brückenstelle bei Düsseldorf vorüber gefahren sind, dessgleichen Schiffe, bei welchen, wegen Alters und Schadhaftigkeit, die Vorrichtung zum Senken und Heben nicht mehr ausgeführt werden kann; endlich alle vom Tage der Inkraftsetzung gegenwärtiger Uebereinkunft ab neu zu erbauenden Schiffe haben keinen Anspruch auf Entschädigung.

Art. 4. Im Einverständniss mit sämmtlichen Rheinuferstaaten wird die nach Inhalt des Art. 1 zu leistende Entschä-

passage sous le pont fixe près de Dusseldorf.

Ne seront pas admis à l'indemnité en question, tous les bateaux pour lesquels il a été ou il sera payé une indemnité en vertu des Conventions mentionnées ci-dessus, ainsi que tous les bateaux qui, avant la présentation de leurs titres (*Art.* 6) ont passé sous le pont fixe le plus voisin en amont ou en aval du pont de Dusseldorf.

Art. 3. L'indemnité à payer conformément aux dispositions ci-dessus précisées (*Art.* 1 et 2) servira en même temps de dédommagement

pour le chômage du bateau pendant le temps requis pour établir ces appareils;

pour l'augmentation de service qui pourra en résulter à bord du bateau;

pour la diminution éventuelle de la capacité de chargement qui pourra en résulter; enfin

pour toutes les autres dépenses et les changements que l'installation des appareils à établir pourrait occasionner à bord des bateaux.

Ne seront pas admis à l'indemnité les bateaux qui seraient dans le cas d'y avoir droit, mais qui n'auront passé à l'endroit où le pont fixe près de Dusseldorf sera établi qu'après l'expiration du dernier délai prescrit par les art. 1 et 2, ni les bateaux trop vieux ou qui ne seraient plus assez solides pour supporter les appareils destinés à baisser et à relever les mâts et les cheminées; enfin ne seront pas admis à l'indemnité tous les bateaux qui seront construits à partir du jour de la mise en vigueur de la présente convention.

Art. 4. De commun accord entre tous les Etats riverains, l'indemnité à payer en vertu de la disposition de l'art.

digung in Bausch und Bogen nach Massgabe der Tragfähigkeit der Schiffe auf feste Geldsätze festgestellt und ein für allemal wie folgt gewährt:

A. *Bei Dampfschiffen:*

1°. Für Dampfschlepper von mehr als 200 Pferdekraft mit 350 Th.

2°. Für kleinere Dampfschlepper und grosse Personen-boote mit 250 Th.

3°. Für kleinere Dampfboote, sofern sie überhaupt einer Vorrichtung zum Senken der Kamine bei ihrer Durchfahrt durch die Brücke bedürfen mit 100 Th.

B. *Bei Segelschiffen:*

Für Schiffe:

1°. von 10,000 Ctr. und mehr mit 950 Th.

2°. von 10,000 bis 8000 Ctr. mit 950 bis 750 Th. im Mittel 850 Th.

3°. von 8000 bis 6000 Ctr. mit 750 bis 550 Th. im Mittel 650 Th.

4°. von 6000 bis 4000 Ctr. mit 550 bis 350 Th. im Mittel 450 Th.

5°. von 4000 bis 3000 Ctr. mit 350 bis 250 Th. im Mittel 300 Th.

6°. von 3000 bis 1500 Ctr. mit 250 bis 150 Th. im Mittel. 200 Th.

7°. von 1500 bis 800 Ctr. mit 150 bis 30 Th. im Mittel 90 Th.

8°. von 800 Ctr. und weniger Tragfähigkeit mit 25 Th.

Der Centner wird zu 50 Kilogrammen gerechnet. Für Schiffe, deren Tragfähigkeit in die angegebenen Grenzen hinein fällt, ist nach Massgabe dieser Scala die Entschädigung verhältnissmässig auszumitteln.

Die Feststellung des Entschädigungsbetrages für jedes einzelne Schiff erfolgt durch das Königlich Preussische Eisenbahn-Commissariat zu Cöln endgültig unter Ausschluss jedes Recurses.

1, est fixée à forfait d'après un tarif arrêté conformément à la capacité des différents bateaux et payable une fois pour toutes, ainsi qu'il suit:

A. *Pour les bateaux à vapeur:*

1°. Pour les remorqueurs d'une force de plus de 200 chevaux 350 Th.

2°. Pour les remorqueurs de moindre force et pour les grands bateaux à vapeur destinés au transport de voyageurs 250 Th.

3°. Pour les bateaux à vapeur plus petits, en tant qu'ils auront besoin d'appareils à baisser les cheminées, afin de pouvoir passer sous le pont 100 Th.

B. *Pour les bateaux à voiles:*

Pour les bateaux d'une capacité:

1°. de 10,000 Quintaux et au-dessus 950 Th.

2°. de 10,000 à 8000 Q. 950 Th. à 750 Th. en moyenne 850 Th.

3°. de 8000 à 6000 Q. 750 à 550 Th. en moyenne 650 Th.

4°. de 6000 à 4000 Q. 550 à 350 Th. en moyenne 450 Th.

5°. de 4000 à 3000 Q. 350 à 250 Th. en moyenne 300 Th.

6°. de 3000 à 1500 Q. 250 à 150 Th. en moyenne 200 Th.

7°. de 1500 à 800 Q. 150 à 30 Th. en moyenne 90 Th.

8°. de 800 Q. et au-dessous 25 Th.

Le Quintal sera calculé à 50 kilogrammes. Pour les bateaux dont la capacité est entre les limites précitées, une indemnité proportionnée sera calculée conformément à cette échelle.

Le montant de l'indemnité sera fixé pour chaque bateau définitivement et sans aucun recours, par le Commissariat Royal des chemins de fer à Cologne.

Art. 5. Der Betrag der nach den Bestimmungen unter Art. 2 zu gewährenden Entschädigung soll nach Massgabe der besonderen Beschaffenheit der auf dem einzelnen Schiffe bereits vorhandenen und nur abzuändernden oder zu ergänzenden Einrichtung in jedem einzelnen Falle festgestellt werden, zu welchem Behufe das Schiff in den Hafen zu Düsseldorf oder ans dortige Ufer zur Besichtigung zu stellen ist. Bei dieser Feststellung soll der Gesichtspunkt leitend sein, dass die nöthige Abänderung oder Ergänzung in genügender, aber am wenigsten kostspieliger Weise auszuführen ist, und es soll in keinem Falle bei Schiffen von mehr als 4000 Ctr. Tragfähigkeit ein höherer Betrag als zwei Dritttheile, und bei Schiffen von 4000 Ctr. Tragfähigkeit und darunter ein höherer Betrag als drei Viertheile desjenigen Betrages festgestellt werden, welchen der Schiffs-Eigenthümer zufolge der Bestimmung unter Art. 4 dann anzusprechen haben würde, wenn sein Schiff mit Einrichtungen zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken gar nicht versehen wäre.

Die Feststellung dieses Entschädigungsbetrages geschieht endgültig unter Ausschluss jedes Recurses durch Sachverständige, von welchen die Direction der Bergisch Märkischen Eisenbahn-Gesellschafft den einen, der betheiligte Schiffer den andern, beide Sachverständige aber mit einander den Obmann wählen. Können sich die Sachverständigen über den Obmann nicht einigen, so bezeichnet die Handelskammer zu Düsseldorf drei weitere Sachverständige, von welchen der Sachverständige jeder Partei einen streicht. Der Uebrigbleibende ist Obmann.

Art. 6. Die Schiffs-Eigenthümer, welchen nach den vorstehenden Bestimmungen ein Entschädigungs-Anspruch zusteht, haben denselben nach

Art. 5. Le montant de l'indemnité à payer en vertu de l'art. 2 sera fixé, pour chaque cas, d'après les conditions particulières des appareils qui existent déjà sur chaque bateau et qui pourront être modifiés ou améliorés. A cet effet le bateau doit être conduit au port ou à la rive de Dusseldorf pour y être visité. Dans la décision à prendre on partira du point de vue, que les modifications ou les améliorations à faire devront être exécutées d'une manière satisfaisante mais la plus économique possible. Pour les modifications ou améliorations précitées il ne sera accordé pour les bateaux d'une capacité de plus de 4000 Quintaux au plus que les deux tiers, et pour les bateaux d'une capacité de 4000 Quintaux et au-dessous au plus les trois quarts du montant que le propriétaire aurait droit à réclamer conformément à la disposition de l'art. 4, dans le cas où son bateau ne serait point du tout muni d'appareil pour passer sous les ponts fixes et clos en haut.

La fixation du montant de l'indemnité sera faite définitivement et sans aucun recours par des experts, dont l'un sera choisi par la Direction de la société du chemin de fer en question (Bergisch-Märkische Eisenbahn) et l'autre par le propriétaire du bateau : les deux experts choisiront ensemble l'arbitre. Dans le cas où ils ne pourront s'entendre sur le choix d'un arbitre, la Chambre de Commerce de Dusseldorf désignera trois autres experts ; chaque partie en rejetera un et l'expert restant sera l'arbitre.

Art. 6. Les propriétaires de bateaux qui ont des titres à l'indemnité, conformément aux conditions ci-dessus mentionnées, devront, sur l'invitation offi-

der amtlichen Aufforderung, welche die Regierungen der Rheinuferstaaten in ihren Gebieten erlassen werden, spätestens bis zum 1 October 1868, bei Verlust ihres Anrechts, bei dem Königlich Preussischen Eisenbahn-Commissariat in Cöln anzumelden. Diese Anmeldung muss von der Vorlage des Patents und des Nachweises über die Tragfähigkeit des Schiffes begleitet sein. Dieselben haben ferner durch eine Bescheinigung des Königlichen Wasserbau-Inspectors zu Düsseldorf nachzuweisen, dass sie mit dem in dem Patent bezeichneten Schiffe einmal und spätestens bis zum 1 Juli 1868 auf dem Rheine an der Brückenstelle bei Düsseldorf vorübergefahren sind.

Das Eisenbahn-Commissariat zu Cöln wird den Schiffs-Eigenthümern über die erfolgte Anmeldung eine Beurkundung mit der Zusage ertheilen, dass, wenn die nachstehend bezeichneten Bedingungen von ihnen erfüllt sein werden, die Schiffs-Eigenthümer auf den im Falle der Art. 1 und 4 der Summe nach genau zu bezeichnenden, im Falle der Art. 2 und 5 aber auf den durch die Entscheidung der Sachverständigen festzusetzenden Enschädigungsbetrag Anspruch haben.

Nach Feststellung des Entschädigungsbetrages haben die Schiffseigenthümer die zum Senken und Heben der Maste und Kamine nöthigen Vorrichtungen anfertigen, beziehungsweise abändern und vervollständigen zu lassen und mit den so hergerichteten Schiffen die stehende Brücke bei Düsseldorf spätestens ein Jahr nach deren Vollendung zu passiren.

Schiffe, für welche eine Entschädigung auf Grund der Bestimmungen unter Art. 2 und 5 zugesagt ist, sind innerhalb der gleichen Frist im Hafen zu Düsseldorf zur Besichtigung zu stellen,

cielle à publier par les Gouvernements des Etats riverains dans leurs territoires respectifs, présenter ces titres (sous peine de perdre leurs droits) au plus tard au 1 Octobre 1868, au Commissariat Royal des chemins de fer à Cologne. Cette demande doit être accompagnée de la patente du batelier et du certificat de la capacité du bateau. Les dits propriétaires ont de plus à prouver par un certificat de l'Inspecteur Royal des travaux du Rhin à Dusseldorf, qu'ils ont passé sur le Rhin à l'endroit où le pont fixe de Dusseldorf sera établi avec le bateau désigné dans la patente au moins une fois et au plus tard avant le 1 Juillet 1868.

Le Commissariat des chemins de fer à Cologne expédiera aux propriétaires de bateaux un certificat attestant la notification des titres d'indemnité reconnus valables, et témoignant que le propriétaire du bateau, après avoir rempli les conditions ci-après mentionnées, a droit dans le cas prévu aux art. 1 et 4 à une indemnité, dont le montant sera indiqué d'une manière précise, et dans le cas prévu aux art. 2 et 5 à l'indemnité à fixer par la décision des experts.

Le montant de l'indemnité ayant été ainsi fixé, les propriétaires de bateaux auront à prendre les mesures nécessaires afin de se pourvoir de l'appareil à baisser et à relever les mâts ou cheminées, ou pour modifier ou améliorer celui-ci; ils seront tenus de passer sous le pont fixe près de Dusseldorf avec les bateaux ainsi pourvus du dit appareil, au plus tard dans le courant d'une année après l'achèvement de la construction du pont.

Les bateaux auxquels une indemnité a été accordée en vertu des art. 2 et 5 devront dans le même espace de temps être conduits au port de Dusseldorf pour y être visités; leurs propriétaires auront

und es ist der Nachweis zu liefern, dass eine der Feststellung der Sachverständigen entsprechende Abänderung oder Vervollständigung seit dieser Feststellung wirklich stattgefunden hat.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen, worüber ein Zeugniss des Königlichen Wasserbau-Inspectors zu Düsseldorf beizubringen ist, wird den Schiffseigenthümern der Betrag der Entschädigung auf Anweisung des Königl. Preussischen Eisenbahn-commissariats zu Cöln von der Regierungs-Hauptkasse zu Düsseldorf ausbezahlt werden.

Die Zahlung erfolgt an den Schiffseigenthümer, welchen das Patent als solchen ausweist, oder an dessen gehörig beglaubigten und in gleicher Weise legitimirten Bevollmächtigten.

Art, 7. Sobald die Durchfahrt der Schiffe mit stehenden Masten durch die feste Brücke bei Düsseldorf nicht mehr thunlich sein wird, wird die Preussische Regierung bei eintretendem Bedürfnisse Krahnen zum Heben und Senken der Maste oberhalb und unterhalb der Brücke für die Dauer eines Jahres errichten lassen. Die Schiffer haben für die Benützung dieser Hülfsanstalten keinerlei Gebühren zu entrichten.

Art. 8. Die Königlich Preussische Regierung macht sich anheischig, dafür zu sorgen, dass während des Brückenbaues der Verkehr mit Schiffen und Flössen auf dem Rhein an der Brückenstelle nicht unterbrochen und möglichst wenig gestört werde, und dass auch die Gewährung der zum Passiren der Brückenstelle etwa erforderlichen Hülfsmittel unentgeltlich erfolge.

Die Bevollmächtigten von *Baden*. etc. erkennen an, dass Preussen durch die vorstehend übernommenen und von ihnen hiermit acceptirten Leistungen denjenigen Forderungen genügt, welche in Beziehung auf die Anlage der festen

à prouver qu'ils ont modifié ou amélioré leurs appareils conformément à la décision des experts et depuis cette décision.

Après l'accomplissement de ces conditions et aussitôt qu'ils en auront produit le certificat de l'Inspecteur des travaux du Rhin à Dusseldorf, les propriétaires de bateaux recevront le montant de l'indemnité par mandat du Commissariat Royal des chemins de fer à Cologne sur la caisse centrale de la Régence à Dusseldorf.

L'indemnité sera payée à celui que la patente désignera comme propriétaire ou à son mandataire dûment autorisé et muni du même titre.

Art. 7. A partir du moment où le passage des bateaux sous le pont fixe ne pourra plus avoir lieu sans baisser les mâts, le Gouvernement de la Prusse s'engage à entretenir en cas de besoin pendant une année, au-dessus et au-dessous du pont, des grues pour servir à baisser et à relever les mâts. Les bateliers n'auront rien à payer pour l'usage et la manoeuvre de ces établissements auxiliaires.

Art. 8. Le Gouvernement Prussien s'engage à prendre soin que, pendant la construction du pont, la navigation et les mouvements des radeaux ne soient pas interrompus et ne soient gênés que le moins possible, et que le secours des moyens auxiliaires, dans le cas où ils seraient nécessaires pour passer à l'endroit du pont, soient accordés gratuitement.

Les Commissaires de *Bade* etc. reconnaissent que la Prusse, en se chargeant des engagements stipulés ci-dessus et acceptés par eux, a satisfait en ce qui concerne la situation et la construction d'un pont fixe près de Dusseldorf à tous

Brücke bei Düsseldorf im Interesse der freien Schiffahrt auf dem Rheine aus den die Rheinschiffahrt betreffenden völkerrechtlichen Verträgen hergeleitet werden können.

les droits résultant des conventions internationales dans l'intérêt de la libre navigation sur le Rhin.

348. 22 Dezember 1867, ABÄNDERUNG DES NIEDERLÄNDISCHEN GESETZES BETR. DAS LOOTSEN- UND BAKENWESEN VOM 30 DEZEMBER 1865. Sammlung 1889 S. 214, Staatsblad 1867 Nr. 158.

349. 29 Dezember 1867, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. DAS LOOTSEN- UND BAKENWESEN. Staatsblad 1867 Nr. 170.

350. 17 Oktober 1868, REVIDIERTE RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE ZWISCHEN BADEN, BAYERN, FRANKREICH, HESSEN, NIEDERLAND UND PREUSSEN, AUSWECHSLUNG DER RATIFIKATIONS-URKUNDEN 17 APRIL 1869. Sammlung 1889 S 1, De Martens N. Rec. Gén. XX 355.

La Convention relative à la navigation du Rhin, conclue le 31. Mars 1831 entre les Gouvernements riverains, ayant depuis cette époque subi de nombreuses modifications, et une partie des stipulations qu'elle renferme n'étant plus en harmonie avec les conditions actuelles de la navigation, Sa Majesté le Roi de *Prusse*, Son Altesse Royale le Grand Duc de *Bade*, Sa Majesté le Roi de *Bavière*, Sa Majesté l'Empereur des *Français*, Son Altesse Royale le Grand Duc de *Hesse* et Sa Majesté le Roi des *Pays-Bas* ont résolu d'un commun accord de réviser cette Convention, en maintenant toutefois le principe de la liberté de la navigation du Rhin sous le rapport du commerce, et ont, à cet effet, nommé leurs Commissaires plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi de *Prusse*: M. *Henri Albert Edouard Moser*, Son Directeur au Ministère du Commerce, de l'Industrie et des Travaux publics;

Son Altesse Royale le Grand Duc de *Bade*: M. *le Docteur Rodolphe Dietz*, Son Référendaire intime au Ministère du Commerce;

Sa Majesté le Roi de *Bavière*: M. *Guillaume Weber*, Son Conseiller d'Etat;

Da die Rheinschifffahrts-Ordnung vom 31. März 1831 im Laufe der Zeit zahlreiche Abänderungen und Ergänzungen erlitten hat, und da ein Theil der in derselben getroffenen Festsetzungen den gegenwärtigen Verhältnissen der Rheinschifffahrt nicht mehr entspricht, so sind die Regierungen von *Preuszen*, *Baden*, *Bayern*, *Frankreich*, *Hessen* und den *Niederlanden* übereinkommen, den gedachten Vertrag, unter Aufrechthaltung des Prinzips der Freiheit der Rheinschifffahrt in Bezug auf den Handel, einer Revision zu unterwerfen und haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von *Preuszen*: Allerhöchst Ihren Direktor im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, *Heinrich Albert Eduard Moser*;

Seine Königliche Hoheit der Groszherzog von *Baden*: Allerhöchst Ihren Geheimen Referendär im Handelsministerium, *Dr. Rudolph Dietz*;

Seine Majestät der König von *Bayern* Allerhöchst Ihren Staatsrath, *Wilhelm Weber*;

Sa Majesté l'Empereur des *Français*: M. *Théodore Frédéric Goepp*, Son Commissaire pour la Navigation du Rhin;

Son Altesse Royale le Grand Duc de *Hesse*: M. *Charles Schmitt*, Son Directeur de Province et Conseiller intime;

Sa Majesté le Roi des *Pays-Bas*: M. *le Docteur Guillaume Arnold Pierre Verkerk Pistorius*, Son Chef de Division au Ministère des Finances.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne et dûe forme, ont arrêté, sous réserve de ratifications, les dispositions suivantes:

Art. 1. La navigation du Rhin et de ses embouchures, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, soit en descendant soit en remontant, sera libre aux navires de toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à la condition de se conformer aux stipulations contenues dans la présente Convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale.

Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation.

Le Leck et le Waal sont considérés comme faisant partie du Rhin.

Art. 2. Les bateaux appartenant à la navigation du Rhin et les radeaux ou trains de bois venant du Rhin auront le droit de choisir telle voie qu'il leur plaira en traversant les Pays-Bas pour se rendre du Rhin dans la pleine mer ou en Belgique et réciproquement.

Si par suite d'évènements naturels ou de travaux d'art l'une des voies navigables reliant la pleine mer au Rhin par Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis, et Brielle, devenait impraticable pour la navigation, la voie navigable qui serait indiquée à la navigation Néerlandaise

Seine Majestät der Kaiser der *Franzosen*: Allerhöchst Ihren Rheinschifffahrts-Commissär, *Theodor Karl Friedrich Göpp*;

Seine Königleiche Hoheit der Groszherzog von *Hessen*: Allerhöchst Ihren Provinzial-Direktor und Geheimen Rath *Karl Schmitt*;

Seine Majestät der König der *Niederlande*: Allerhöchst Ihren Abtheilungs-Chef im Finanzministerium, *Dr. Wilhelm Arnold Peter Verkerk Pistorius*;

zwischen denen, nach Auswechselung ihrer in gehöriger Form befundenen Volmachten, unter Vorbehalt der Ratifikationen, folgende *revidirte Rheinschifffahrts-Acte* vereinbart worden ist.

Art. 1. Die Schifffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waaren und Personen gestattet sein.

Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hindernisz, welcher Art es auch sein mag, der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden.

Der Leck und die Waal werden als zum Rhein gehörig betrachtet.

Art. 2. Die zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe und die vom Rheine herkommenden Holzflösse können auf jedem ihnen beliebigen Wege durch das Niederländische Gebiet vom Rheine in das offene Meer oder nach Belgien und umgekehrt fahren.

Sollte durch Naturereignisse oder Kunstanlagen einer der Wasserwege, welche die Verbindung des Rheines mit dem offenen Meere über Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis und Brielle vermitteln, in der Folge für die Schifffahrt unbrauchbar werden, so soll die zu dessen

en remplacement du passage intercepté sera également ouverte à la navigation des autres Etats riverains.

Sera considéré comme appartenant à la navigation du Rhin tout bateau ayant le droit de porter le pavillon d'un des Etats riverains et pouvant justifier ce droit au moyen d'un document délivré par l'autorité compétente.

Art. 3. Aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation ne pourra être prélevé sur les bateaux ou leurs chargements non plus que sur les radeaux naviguant sur le Rhin, sur ses affluents, en tant qu'ils sont situés sur le territoire des hautes parties contractantes, et sur les voies navigables mentionnées à l'article 2.

Sera également interdite la perception de droits de bouée et de balisage sur les voies navigables mentionnées dans l'alinéa précédent en amont de Rotterdam et de Dordrecht.

Art. 4. Pour ce qui concerne les voies navigables mentionnées au premier alinéa de l'article 3, le traitement national, sous tous les rapports, sera accordé aux navires appartenant à la navigation du Rhin et à leurs chargements.

Art. 5. Les bateliers ne pourront nulle part, sur les voies navigables mentionnées à l'article 3, être contraints à décharger, soit en tout, soit en partie, ou à transborder leurs chargements.

Tout droit de relâche et d'échelle est et demeure supprimé.

Art. 6. Les marchandises ne pourront, en aucun cas, être assujetties, sur le Rhin, à des droits d'entrée ou de sortie plus élevés que ceux auxquels elles seraient soumises à l'entrée ou à la sortie par la frontière de terre.

Art. 7. Le transit de toutes marchan-

Ersatz der Niederländischen Schifffahrt angewiesene Wasserstrasze auch der Schifffahrt der übrigen Uferstaaten offen stehen.

Als zur Rheinschifffahrt gehörig soll jedes Schiff betrachtet werden, welches zur Führung der Flagge eines der Rheinuferstaaten berechtigt ist, und sich hierüber durch eine von der betreffenden Behörde ausgestellte Urkunde auszuweisen vermag.

Art. 3. Auf dem Rheine, seinen Nebenflüssen, soweit sie im Gebiete der vertragenden Staaten liegen, und den im Artikel 2. erwähnten Wasserstraszen darf eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen oder deren Ladungen noch von den Flössen erhoben werden.

Ebensowenig ist auf diesen Gewässern oberhalb Rotterdam und Dordrecht die Erhebung von Boien- und Baakengeldern gestattet.

Art. 4. Die vertragenden Staaten werden gegenseitig die zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe und deren Ladungen auf den im ersten Absatze des Artikels 3 bezeichneten Wasserstraszen in jeder Hinsicht ebenso behandeln, wie die eigenen Rheinschiffe und deren Ladungen.

Art. 5. Die Schiffer dürfen auf den obengenannten Wasserstraszen (Artikel 3.) nirgend gezwungen werden, ihre Ladung ganz oder theilweise zu löschen, oder an Bord eines anderen Schiffes zu bringen.

Alle Stapel- und Umschlagsrechte sind und bleiben aufgehoben.

Art. 6. Von den auf dem Rheine ein- oder ausgehenden Waaren dürfen keine höheren Eingangs- oder Ausgangs-Abgaben erhoben werden, als beim Eingange oder Ausgange über die Landgrenze.

Art. 7. Insoweit nicht sanitätspoli-

dises est libre sur le Rhin, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, à moins que des mesures sanitaires ne motivent des exceptions.

Les Etats riverains ne percevront aucun droit de ce transit, qu'il s'effectue directement, ou après transbordement ou après mise en entrepôt.

Art. 8. Les ports-francs actuellement ouverts au commerce du Rhin sont maintenus. Les hautes parties contractantes se réservent la faculté d'en augmenter le nombre.

Les marchandises entreposées dans ces ports-francs ne seront soumises à aucun droit d'entrée ou de sortie, à moins qu'elles ne soient ultérieurement livrées au commerce dans l'Etat riverain lui-même ou dans le territoire du système de douanes et d'impôts dont cet Etat fait partie.

Art. 9. Si un batelier traverse en ligne directe et sans faire de changement à son chargement le territoire d'un même Etat ou de plusieurs Etats faisant partie d'un même système de douanes, il lui sera permis de continuer son voyage sans faire préalablement vérifier son chargement, à la condition de consentir, suivant qu'il en sera requis par la douane, ou à laisser clore les ouvertures donnant accès à la cale, ou à recevoir à son bord des gardiens officiels ou, enfin, à se soumettre à ces deux formalités ensemble. Dans ce cas il devra, en outre, présenter au bureau de douanes un manifeste en double expédition, conforme au modèle A. ci-joint.

A la sortie, il devra s'arrêter au bureau-frontière, afin de faire examiner et lever les plombs ou scellés ou bien les cadenas de la douane, ou faire retirer les gardiens.

Outre cela, il ne pourra être arrêté en

zeiliche Rücksichten entgegenstehen, ist die Durchfuhr aller Waaren auf dem Rheine von Basel bis in das offene Meer gestattet.

Die Uferstaaten werden, mag diese Durchfuhr direkt oder nach vorgängiger Umladung oder Lagerung in der Niederlage erfolgen, Durchgangs-Abgaben nicht erheben.

Art. 8. Die gegenwärtigen, dem Rheinhandel angewiesenen Freihäfen sollen auch in Zukunft fortbestehen. Die Vermehrung derselben bleibt dem Ermessen der einzelnen Ufer-Regierungen überlassen.

Die in diesen Freihäfen zur Niederlage gebrachten Waaren unterliegen, sofern sie nicht später in dem betreffenden Uferstaate oder dem Gebiete des Zoll- oder Steuersystems, welchem derselbe angehört, in den freien Verkehr gesetzt werden, keinerlei Ein- oder Ausgangs-Abgaben.

Art. 9. Will ein Schiffer direkt und ohne Veränderung seiner Ladung durch das Gebiet eines Uferstaates oder mehrerer zu einem Zollsystem gehöriger Staaten durchfahren, so ist ihm die Fortsetzung der Reise ohne vorgängige spezielle Revision der Ladung unter der Bedingung zu gestatten, dasz er sich der amtlichen Verschlieszung der Laderäume oder der amtlichen Begleitung oder beiden Maszregeln zugleich nach dem Ermessen der Zollbehörde, zu unterwerfen hat, und dasz er derselben ein nach dem beiliegenden Formular A. ausgestelltes Manifest in doppelter Ausfertigung übergiebt.

Beim Ausgange hat er sodann an dem letzten Grenzzollamte, Behufs Untersuchung und Abnahme des angelegten amtlichen Verschlusses, beziehungsweise der Zurückziehung der amtlichen Begleiter anzuhalten.

Im Uebrigen darf er auf seiner Fahrt

route sous prétexte d'intérêts de douane excepté dans le cas de contrebande (article 12).

Les gardiens placés à bord des bateaux n'auront d'autre droit que de surveiller ces bateaux et leur cargaison pour empêcher la fraude. Ils prendront part gratuitement à la nourriture de l'équipage; le batelier leur fournira à ses frais le feu et la lumière nécessaires, mais ils ne pourront ni exiger ni accepter aucune rétribution.

Dans le cas où, par suite de circonstances naturelles ou d'autres accidents de force majeure, le batelier se trouverait dans la nécessité de déplacer sa cargaison en tout ou en partie, et qu'il faudrait, dans ce but, rétablir les ouvertures donnant accès à la cale, il s'adressera à cet effet aux employés de la douane la plus voisine et attendra leur arrivée. Si le péril est imminent et qu'il ne puisse attendre, il devra en donner avis à l'autorité locale la plus proche, qui procédera à l'ouverture de la cale et dressera procès-verbal du fait.

Si le batelier a pris des mesures de son propre chef, sans demander ou sans attendre l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, il devra prouver d'une manière suffisante, que le salut du bateau ou de la cargaison en a dépendu, ou qu'il a dû agir ainsi pour éviter un danger pressant. En pareil cas il doit, aussitôt après avoir écarté le péril, prévenir les employés de la douane la plus rapprochée ou, s'il ne peut les trouver, l'autorité locale la plus voisine, pour faire constater ces faits.

Art. 10. Quant aux marchandises entrant par le Rhin et destinées à la consommation intérieure, ou bien à la sortie, ou au transit après transbordement

aus Rücksicht auf das Zoll-Interesse, den Fall einer Zoll-Defraudation ausgenommen (Artikel 12.), nicht angehalten werden.

Die amtlichen Schiffsbegleiter haben kein anderes Recht, als Schiff und Ladung zur Verhütung von Einschwärzungen zu überwachen. Sie haben von dem Schiffsführer unentgeltlich Theilnahme an der Kost der Schiffsmannschaft, sowie das nöthige Feuer und Licht, sonst aber keine Vergütung zu fordern oder anzunehmen.

Tritt unterwegs, in Folge von Natur-Ereignissen oder anderen unvermeidlichen Zufällen die Nothwendigkeit ein, eine Veränderung der Ladung vorzunehmen, und zu diesem Zwecke den Verschlusz zu lösen, so hat der Schiffsführer sich deshalb vorher an die nächsten Zollbeamten zu wenden und deren Ankunft abzuwarten. Ist die Gefahr so dringend, dasz ihm dazu genügende Zeit nicht übrig bleibt, so musz er die nächste Ortsobrigkeit benachrichtigen, welche sodann die Abnahme des Verschlusses bewirken und den Thatbestand zu Protokoll feststellen wird.

Hat der Schiffer eigenmächtig Vorkehrungen getroffen, ohne das Einschreiten der Zollbeamten oder der Ortsbehörde zu beantragen oder abzuwarten, so hat er in glaubhafter Weise darzuthun, dasz davon die Rettung des Schiffes oder der Ladung oder die Abwendung einer dringenden Gefahr abgehangen habe. Er musz in einem solchen Falle unverzüglich nach Beseitigung der Gefahr bei den nächsten Zollbeamten, oder wenn diese nicht zu erreichen sind, bei der nächsten Ortsobrigkeit Anzeige machen und die Feststellung des Thatbestandes veranlassen.

Art. 10. In Bezug auf die Abfertigung derjenigen Waaren, welche auf dem Rheine mit der Bestimmung eingehen, im Lande zu bleiben, sowie in Bezug auf

ou après mise en entrepôt dans les ports-francs ou ailleurs, les formalités de douane se régleront d'après la législation générale de l'Etat riverain par la frontière duquel l'entrée, la sortie, ou le transit auront lieu.

Art. 11. Chacun des Etats riverains désignera pour l'étendue de son territoire les ports et lieux de débarquement où, indépendamment des ports-francs (article 8.), les bateliers auront la faculté de déposer ou de prendre un chargement.

Le batelier ne pourra, sans y être spécialement autorisé par l'autorité compétente, charger ou décharger à d'autres endroits, à moins que des circonstances naturelles ou quelque accident ne l'empêchent de poursuivre son voyage ou ne compromettent le salut du bateau ou de la cargaison.

Si, dans ce cas, il relâche dans un endroit où se trouve un bureau de douane, il est tenu de s'y présenter et de se conformer aux prescriptions qu'il en recevra.

S'il n'existe pas un bureau de douane au lieu de relâche, il doit immédiatement donner avis de son arrivée à l'autorité locale, qui constatera par procès-verbal les circonstances qui l'ont déterminé à relâcher, et en donnera avis au bureau de douane le plus voisin du même territoire.

Si, pour ne pas exposer les marchandises à d'autres dangers, on juge à propos de décharger le bateau, le batelier sera tenu de se soumettre à toutes les mesures légales ayant pour objet de prévenir une importation clandestine. Les marchandises qu'il réembarquera pour continuer sa route ne seront assujetties à aucun droit d'entrée ou de sortie.

Dans le cas où le batelier aurait agi de

die zur Ausfuhr bestimmten und die, nach vorgängiger Umladung oder Lagerung in Freihäfen oder in andern Niederlagen, auf dem Rheine durchgehenden Waaren finden die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen desjenigen Uferstaates Anwendung, über dessen Grenze die Ein-, beziehungsweise Aus- oder Durchfuhr erfolgt.

Art. 11. Jede Regierung bestimmt für den Umfang ihres Staatsgebietes die Häfen und Landungsplätze, wo — abgesehen von den Freihäfen (Artikel 8.) — es gestattet sein soll, ein- oder auszuladen.

An anderen Orten darf ein Schiffsführer ohne Erlaubnisz der Behörde nur dann ein- oder ausladen, wenn Natur-Ereignisse oder Unglücksfälle die Fortsetzung der Reise ganz verhindern oder nur mit dringender Gefahr für Schiff oder Ladung möglich machen.

Landet er aus solcher Veranlassung an einem Orte, wo sich eine Zoll-Behörde befindet, so hat er sich bei dieser zu melden und die weiteren Anordnungen derselben zu befolgen.

Befindet sich am Landungs-Platze keine Zollbehörde, so musz er der Orts-Obrigkeit von seiner Ankunft unverzüglich Anzeige erstatten. Diese hat die Umstände, welche den Schiffsführer zum Anlanden bestimmt haben, zu Protokoll festzustellen und der nächsten Zollbehörde desselben Gebietes Mittheilung zu machen.

Wird, um die Waare keiner weiteren Gefahr auszusetzen, das Schiff ausgeladen, so hat der Schiffsführer sich jeder weiteren gesetzlichen Maszregel zur Verhinderung von Einschwärzungen zu unterwerfen. Von den Waaren, die er nachher wieder einnimmt, um seine Reise fortzusetzen, sind Ein- oder Ausgangs-Abgaben nicht zu entrichten.

Hat der Schiffsführer eigenmächtig

son propre chef sans demander l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, les dispositions de l'article 9, alinéa 6 lui seront applicables.

Art. 12. Lorsqu'un batelier sera convaincu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra invoquer la liberté de la navigation du Rhin pour mettre, soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui par les employés de la douane, sans cependant qu'une pareille tentative puisse donner lieu à saisir le reste du chargement, ni, en général, à procéder contre le batelier plus rigoureusement qu'il n'est prescrit par la législation en vigueur dans l'Etat riverain où la contrebande a été constatée.

Si les bureaux de douane à la frontière d'un Etat découvrent une différence entre la cargaison et le manifeste, il sera fait application au batelier des lois du pays en vigueur contre les déclarations infidèles.

Art. 13. Dans le cas où plusieurs Etats se trouvent réunis en un système commun de douane ou d'impôts, la frontière de l'union sera, pour l'application des articles 6 à 12, considérée comme frontière territoriale.

Art. 14. Toutes les facilités qui seraient accordées par les hautes parties contractantes sur d'autres voies de terre ou d'eau pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises seront également concédées à l'importation, à l'exportation et au transit sur le Rhin.

Art. 15. Le droit de conduire un bateau à voiles ou à vapeur sur le Rhin dans tout son parcours depuis Bâle jusqu'à la pleine mer ou sur une partie du fleuve appartenant à plusieurs Etats riverains n'est accordé qu'à ceux qui prouvent qu'ils ont pratiqué la navigation sur le

Vorkehrungen getroffen, ohne das Einschreiten der Zollbeamten oder der Orts-Behörde zu beantragen, so tritt die im Artikel 9. Absatz 6. angegebene Folge ein.

Art. 12. Wird ein Schiffsführer überwiesen, dasz er Schleichhandel zu treiben versucht habe, so soll ihm die Freiheit der Rheinschifffahrt für seine Person und für die Waaren, die er unerlaubter Weise hat ein- oder ausführen wollen, gegen die Verfolgung der Zollbeamten nicht schützen. Die übrigen in dem Schiffe befindlichen Waaren dürfen jedoch wegen eines solchen Versuches nicht mit Beschlag belegt, noch soll überhaupt gegen einen solchen Schiffsführer strenger verfahren werden, als es die Gesetze des Staates, in dessen Gebiet der Unterschleif entdeckt wird, zulassen.

Werden von den Grenz-Zollämtern Abweichungen der Ladung von dem Manifeste entdeckt, so finden die bestehenden Landesgesetze in Bezug auf die Bestrafung wegen unrichtiger Deklaration Anwendung.

Art. 13. Wo sich mehrere Uferstaaten zu einem gemeinsamen Zoll- oder Steuer-System vereinigt haben, ist bezüglich der Anwendung der Artikel 6. bis 12. die Grenze des Vereinsgebiets als Landesgrenze anzusehen.

Art. 14. Die vertragenden Theile sind darüber einverstanden, dasz alle Erleichterungen, welche für den Ein-, Aus- und Durchgang von Waaren auf andern Land- und Wasserstraszen eingeführt werden, auch für den Ein-, Aus- und Durchgang auf dem Rheine zugestanden werden sollen.

Art. 15. Die Befugnisz zur Führung eines Segel- oder eines Dampfschiffes auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer oder auf einer mehreren Uferstaaten zugehörigen Strecke steht nur denjenigen zu, welche den Nachweis liefern, dasz sie

Rhin pendant un temps déterminé et qu'ils ont reçu du Gouvernement de l'Etat riverain où ils ont pris domicile une patente les autorisant à l'exercice indépendant de la profession de batelier (patente de batelier).

Il sera indiqué dans cette patente si le titulaire est autorisé à naviguer sur toute l'étendue du Rhin ou seulement sur une partie du fleuve, qui, dans ce cas, devra être spécialement mentionnée.

Si le batelier transfère son domicile dans un autre Etat riverain, la patente n'en sera pas moins valable. Cependant le titulaire y fera inscrire son nouveau domicile par l'autorité compétente.

Art. 16. Le batelier muni de la patente mentionnée ci-dessus pourra conduire tout bateau à voiles ou tout bateau à vapeur, à quelqu' Etat qu'il appartienne.

Art. 17. Toute patente de batelier, avant d'être remise au titulaire, doit être munie du signalement complet du porteur et de sa signature, avec ses noms et prénoms.

Si, par une raison d'âge ou pour toute autre cause, le signalement porté sur la patente n'est plus applicable, ce signalement sera modifié ou renouvelé au moyen d'une annotation officielle.

Art. 18. Les bateliers des affluents du Rhin et des eaux intermédiaires entre le Rhin et l'Escaut seront admis, sous condition de réciprocité, à conduire un bateau à voiles ou à vapeur sur le Rhin, dans tout son cours, ou sur une partie du fleuve appartenant à plusieurs Etats

die Schifffahrt auf diesem Strome längere Zeit ausgeübt haben, und von der Regierung des Uferstaates, in welchem sie ihren Wohnsitz genommen haben, mit einem Patente über die Befugnisz zum selbstständigen Betriebe dieses Gewerbes (Rheinschiffer-Patent) versehen worden sind.

In dem Patente ist anzugeben, ob der Inhaber zur Befahrung des Rheins in seiner ganzen Ausdehnung oder nur einer Strecke desselben und eventuell welcher befugt ist.

Durch die Verlegung des Wohnsitzes aus einem Uferstaate in einen andern verliert das Patent nicht seine Gültigkeit. Der Inhaber hat indesz seinen neuen Wohnsitz von der betreffenden Behörde desselben auf dem Patente vermerken zu lassen.

Art. 16. Wer mit einem Rheinschiffer-Patente versehen ist, darf jedes Segel-, beziehungsweise Dampfschiff führen, gleichviel, welchem Staate dasselbe angehört.

Art. 17. Jedes Patent zum Betriebe der Rheinschifffahrt ist bei der Ausfertigung mit dem vollständigen Signalement desjenigen, dem es ertheilt wird und von diesem mit seiner, auszer dem Familien-Namen auch die Vornamen enthaltenden eigenen Unterschrift zu versehen.

Wenn wegen vorgeschrittenen Alters oder sonst das auf dem Patente befindliche Signalement auf den Inhaber nicht mehr paszt, so ist die Aenderung oder Erneuerung des Signalements mittels eines auf das Patent zu setzenden amtlichen Vermerkes zulässig.

Art. 18. Die Schiffer der Nebenflüsse des Rheins und der Wasserstrassen zwischen dem Rheine und der Schelde sollen, unter der Voraussetzung der Reziprozität, zur Führung eines Segel- oder Dampfschiffes auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung oder auf einer meh-

riverains quand, conformément aux prescriptions de l'article 15, il est déclaré sur leur patente par l'autorité compétente d'un des Etats riverains, qu'ils ont pratiqué la navigation du Rhin pendant un temps déterminé.

Les dispositions de l'article 17 seront également applicables dans les cas indiqués par le présent article.

Art. 19. Le batelier, qui, de quelque manière que ce soit, laisse parvenir la patente qui lui a été délivrée en la possession d'une personne ne possédant pas un pareil document, à l'effet de la mettre en position d'exercer la navigation du Rhin en vertu de cette patente, sera puni selon les circonstances, du retrait temporaire ou définitif de la dite pièce.

Tout individu qui, n'étant point muni d'une patente pour lui-même, exerce la navigation du Rhin en se servant de celle qui a été délivrée à un autre batelier, ne pourra pendant douze mois au moins obtenir une patente de navigation.

Art. 20. Le Gouvernement de l'Etat riverain dans lequel le porteur d'une patente de batelier est domicilié a seul le droit de révoquer cette patente. Cette disposition n'exclut cependant pas le droit qu'aura tout Etat riverain de faire poursuivre et punir tout batelier prévenu d'un crime ou d'un délit commis sur son territoire et de demander, selon les circonstances, que sa patente soit révoquée par le Gouvernement de l'Etat riverain où il a son domicile.

La patente devra être révoquée quand un batelier aura été puni pour contrebande réitérée, pour fraude, falsification ou autres délits contre la propriété ou pour plus d'une contravention grave aux règlements concernant la sécurité et la police de la navigation.

reren Uferstaaten zugehörigen Strecke des Rheins nur dann zugelassen werden, wenn auf ihrem Patente die stattgehabte längere Ausübung der Rheinschifffahrt nach Maszgabe der Vorschriften im Artikel 15. von der betreffenden Behörde eines Rheinuferstaates bescheinigt ist.

Bei der Ausstellung dieser Bescheinigungen sind die Bestimmungen des Art. 17. gleichmäszig zu beachten.

Art. 19. Wenn ein Schiffer das ihm ertheilte Rheinschiffer-Patent auf irgend eine Weise in den Besitz einer mit einem solchen Patent nicht versehenen Person gelangen läszt, damit diese auf Grund desselben die Rheinschifffahrt ausübe, so kann ihm nach Umständen das Patent ganz oder zeitweise entzogen werden.

Wer, ohne für seine Person ein Rheinschiffer-Patent erlangt zu haben die Rheinschifffahrt unter Miszbrauch des einem andern ertheilten Rheinschiffer-Patents ausübt, darf mindestens während eines Jahres mit einem Rheinschiffer-Patente nicht versehen werden.

Art. 20. Die Einziehung eines Schiffer-Patentes steht nur der Regierung des Staates zu, in welchem der Inhaber seinen Wohnsitz hat. Diese Bestimmung schlieszt aber das Recht anderer Rheinuferstaaten nicht aus, einen Schiffsführer, der eines auf ihrem Gebiete verübten Vergehens oder Verbrechens beschuldigt wird, zur Verantwortung und Straef zu ziehen, und, nach Beschaffenheit der Umstände, beider Regierung des betreffenden Uferstaates zu veranlassen, dasz sein Patent eingezogen werde.

Die Zurücknahme des Patents musz erfolgen, wenn ein Schiffer wegen wiederholter Zoll-Defrauden, ferner wegen Betruges, Fälschung oder anderer Verbrechen gegen das Eigenthum, oder wegen mehrfacher erheblicher Verletzungen der die Sicherheit und die Ordnung

Art. 21. Les prescriptions des articles 19 et 20 sont également applicables aux déclarations inscrites conformément à l'article 18 sur les patentes des bateliers des affluents du Rhin et des autres voies navigables qui sont désignées dans le dit article. Toutefois les Gouvernements riverains dont émanent ces déclarations auront seuls le droit de les annuler.

Art. 22. Avant qu'un bateau entreprenne son premier voyage sur le Rhin, le propriétaire ou le conducteur doit se pourvoir d'un certificat constatant que ce bateau a la solidité et le gréement nécessaires à la navigation de la partie du fleuve à laquelle il est destiné.

Ce certificat ou patente de bateau est délivré, à la suite d'une visite d'experts, par l'autorité compétente d'un des Etats riverains.

Seront marqués sur le bateau et indiqués dans la patente le nom du bateau et la limite du plus fort tirant d'eau admissible.

Cette visite sera renouvelée après chaque réparation ou chaque changement important. Elle le sera également sur la demande de l'affréteur. Le résultat en sera constaté dans la patente.

Tout Etat riverain pourra ordonner, s'il le juge convenable, une visite qui aura lieu à ses frais.

La patente de bateau doit toujours se trouver à bord pendant le voyage. Elle doit être présentée aux employés des ports et de la police sur leur demande.

Art. 23. Les articles 15 et 22 ne sont pas applicables aux bateaux d'une capacité inférieure à 300 quintaux ni à leurs conducteurs.

Art. 24. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports d'une rive à l'autre, sauf

der Rheinschifffahrt betreffenden Vorschriften bestraft worden ist.

Art. 21. Die Vorschriften der Art. 19. und 20. finden auch auf die nach Art. 18. ertheilten Bescheinigungen zum Betriebe der Rheinschifffahrt mit der Maszgabe Anwendung, dasz diese Bescheinigungen von derjenigen Uferregierung ganz oder zeitweise auszer Kraft zu setzensind, welche sie ausgestellt hat.

Art. 22. Bevor ein Schiff seine erste Fahrt auf dem Rheine antritt, hat der Eigenthümer, oder Führer eine Bescheinigung über die Tauglichkeit und genügende Ausrüstung desselben für denjenigen Theil der Rheinschifffahrt, für welchen es bestimmt ist, zu erwirken.

Diese Bescheiniging (Schiffs-Attest) wird von der zuständigen Behörde eines der Uferstaaten auf Grund einer durch Sachverständige vorgenommenen Untersuchung ausgestellt.

Sowohl an dem Schiffe als auf dem Schiffs-Atteste sind der Name und die höchste zulässige Einsenkungstiefe des Schiffes zu bezeichnen.

Die Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes und auszerdem auf Verlangen des Befrachters zu wiederholen und das Ergebnisz auf dem Schiffs-Atteste zu verzeichnen.

Jede Ufer-Regierung kann, wenn sie es für angemessen befindet, eine Untersuchung auf ihre Kosten vornehmen lassen.

Das Schiffs-Attest musz sich während der Fahrt jederzeit an Bord des Schiffes befinden. Es ist den Hafen- und Polizei-Behörden auf Erfordern vorzuzeigen.

Art. 23. Die Artikel 15. und 22. finden auf Fahrzeuge unter 300 Centnern Tragfähigkeit und deren Führer keine Anwendung.

Art. 24. Mit Ausnahme der Vorschrift im Art. 32. beziehen die Bestimmungen dieser Akte sich nicht auf das Ueberset-

la clause indiquée à l'article 32.

Art. 25. Les flotteurs doivent être munis pour chaque radeau ou train de bois avec lequel ils naviguent sur le Rhin d'un certificat de l'autorité compétente de leurs pays, conforme au modèle B. ci-joint, et constatant le nombre, l'espèce et le poids des bois flottés.

Ce certificat de flottage tient lieu du manifeste exigé par l'article 9. Il doit être exhibé sur leur demande aux employés de police, de port, de douane et à ceux du service hydrotechnique, ainsi qu'aux commissions instituées pour la visite des trains de bois.

Les prescriptions des articles 9 à 14 sont également applicables aux trains de bois et à leurs conducteurs.

Art. 26. Les dispositions concernant le service des pilotes et des avertisseurs et la rétribution qui leur est dûe par les bateliers sont réservées à chaque Etat riverain.

Aucun batelier ou flotteur ne pourra être obligé de prendre un pilote à son bord. Il ne sera exigé de rétribution pour cet objet, que s'il est fait un usage effectif des pilotes à bord des bateaux.

Art. 27. Les Gouvernements des Etats riverains veilleront à ce que dans les ports-francs comme dans les autres ports du Rhin toutes les dispositions nécessaires soient prises pour faciliter le chargement, le déchargement et la mise à l'entrepôt des marchandises, et à ce que les établissements et engins de toute nature qui leur seront affectés soient tenus en bon état. La surveillance de ces établissements et engins et la police du port seront confiées à des commissaires spécialement institués à cet effet par les Gouvernements riverains respectifs.

zen von einem Ufer nach dem gegenüberliegenden.

Art. 25. Die Flösser haben für jedes Flosz, mit welchem sie den Rhein befahren wollen, eine Bescheinigung der betreffenden Landesbehörde nach beiliegendem Muster B. mit sich zu führen, aus welcher die Zahl und Art der Hölzer sowie deren Gewicht ersichtlich sein musz.

Diese Bescheinigung (Flosz-Schein) vertritt die Stelle des Manifestes (Art. 9.) und ist den Polizei-, Hafen-, Zoll- und Wasserbaubeamten, sowie den Flosz-Untersuchungs-Kommissionen auf Erfordern vorzuzeigen.

Die Vorschriften der Art. 9. bis 14. finden auch auf Flösse und deren Führer Anwendung.

Art. 26. Die Vorschriften über den Dienst der Lootsen oder Steuerleute, sowie der Wahrschauer und die von denselben zu erhebenden Gebühren bleiben jeder Ufer-Regierung vorbehalten.

Es darf jedoch kein Schiffer oder Flösser genöthigt werden, seinen Lootsen oder Steuermann an Bord zu nehmen. Auch ist die Erhebung einer Gebühr überhaupt nur dann zulässig, wenn von den Dienstleistungen der Lootsen oder Steuerleute wirklich an Bord des Schiffes Gebrauch gemacht worden ist.

Art. 27. Die Ufer-Regierungen werden dafür Sorge tragen, dasz in den Freihäfen, sowie in den übrigen Hafenstädten am Rhein die nöthigen Einrichtungen zur Erleichterung der Ein- und Ausladungen und zur Niederlage der Waaren vorhanden seien und in gutem Stande erhalten werden. Zur Beaufsichtigung der gedachten Anstalten, sowie zur Handhabung der Hafen-Polizei werden von den betreffenden Ufer-Regierungen besondere Kommissarien bestellt.

Pour subvenir aux frais nécessaires d'entretien et de surveillance, il pourra être prélevé une rétribution correspondante. Aussitôt que le produit de cette perception aura dépassé le montant des dépenses en question, le taux de la dite perception devra être diminué en proportion.

Toutefois, cette rétribution ne pourra être exigée qu'autant qu'il aura été fait usage des établissements et engins ci-dessus mentionnés.

Art. 28. Les hautes parties contractantes s'engagent, comme pour le passé, chacune pour l'étendue de son territoire, à mettre et à maintenir en bon état les chemins de halage existants, ainsi que le chenal du Rhin. Cette stipulation est également applicable aux voies de navigation entre Gorinchem, Krimpen, Dordrecht et Rotterdam.

L'Etat riverain, dans le territoire duquel se trouvent comprises des parties du fleuve qui n'ont pas encore été suffisamment rectifiées et dont, par suite, le chenal est variable, fera marquer ce chenal par des bouées, établies d'une manière apparente.

Si ces parties du fleuve sont comprises entre deux Etats, situés l'un vis-à-vis de l'autre, chacun supportera la moitié des frais d'établissement et d'entretien de ces bouées.

Art. 29. Les Gouvernements des Etats riverains limitrophes, ou de ceux qui sont situés vis-à-vis l'un de l'autre, se communiqueront réciproquement les projets hydrotechniques dont l'exécution pourrait avoir une influence directe sur la partie du fleuve, ou de ses rives qui leur appartient, afin de les exécuter de la manière la plus convenable pour tous deux. Ils s'entendront sur les questions qui pourraient s'élever à l'occasion de l'exécution des dits travaux.

Art. 30. Les Gouvernements riverains veilleront à ce que la navigation sur le

Zur Bestreitung der nothwendigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten kann ein entsprechendes Entgeld erhoben werden. Sobald der Ertrag dieses Entgeldes die eben erwähnten Kosten übersteigt, musz dasselbe verhältniszmäszig herabgesetzt werden.

Es ist jedoch eine Gebühr überhaupt nur insoweit zu entrichten, als von den Anstalten wirklich Gebrauch gemacht wird.

Art. 28. Die vertragenden Theile machen sich, wie bisher, verbindlich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes, das Fahrwasser des Rheines und die vorhandenen Leinpfade in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten. Diese Festsetzung findet auch auf die Wasserstraszen zwischen Gorinchem, Krimpen, Dordrecht und Rotterdam Anwendung.

Auf Stromstrecken, welche noch nicht hinreichend in den Stand gesetzt sind, und deshalb ein veränderliches Fahrwasser haben, wird letzteres von der Regierung, in deren Gebiet die Stromstrecke belegen ist, kenntlich durch Baaken bezeichnet werden.

Befinden sich solche Stromstrecken in den Gebieten zweier sich gegenüber liegenden Uferstaaten, so trägt jeder von ihnen die Hälfte der Anlage- und Unterhaltungskosten.

Art. 29. Die Staaten, deren Uferstrecken aneinander grenzen oder sich gegenüber liegen, werden, Behufs zweckmäsziger und gegenseitig unnachtheiliger Ausführung von Bauwerken, welche auf den Strom oder die Ufer im Gebiete des andern Staates unmittelbar eine Wirkung ausüben können, sich die Pläne solcher von ihnen beabsichtigten Anlagen mittheilen und sich über die bei deren Ausführung in Betracht kommenden Verhältnisse verständigen.

Art. 30. Die Ufer-Regierungen werden dafür Sorge tragen, dasz die Schiff-

Rhin ne soit entravée ni par des moulins ou autres usines établies sur le fleuve, ni par des ponts ou autres ouvrages d'art. Ils auront soin, surtout, que le passage des ponts puisse s'effectuer sans occasionner de retards. Il est interdit d'exiger aucune rétribution pour l'ouverture ou la fermeture des ponts.

Aucune concession ne pourra être accordée, à l'avenir, pour l'établissement de nouveaux moulins flottants.

Art. 31. De temps à autre, des ingénieurs hydrotechniques délégués par les Gouvernements de tous les Etats riverains feront un voyage d'exploration pour examiner l'état du fleuve, apprécier les résultats des mesures prises pour son amélioration et constater les nouveaux obstacles qui entraveraient la navigation.

La Commission centrale (article 43.) désignera l'époque et les parties du fleuve où ces explorations devront avoir lieu. Les ingénieurs lui rendront compte des résultats.

Art. 32. Les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation, établies pour le Rhin d'un commun accord par les Gouvernements des Etats riverains, seront punies d'une amende de dix à trois cents francs.

Art. 33. Il sera établi dans des localités convenables situées sur le Rhin ou à proximité du fleuve des tribunaux chargés de connaître de toutes les affaires mentionnées à l'article 34.

Les Gouvernements des Etats riverains se communiqueront réciproquement les informations relatives à l'établissement sur leur territoire des tribunaux pour la navigation du Rhin ainsi que les changements qui seraient apportés dans le nombre, la résidence et la juridiction de ces tribunaux.

Art. 34. Les tribunaux pour la navigation du Rhin seront compétents:

I. en matière pénale pour instruire et

fahrt auf dem Rheine durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen keinerlei Hindernisz finde und dasz namentlich der Durchlasz der Schiffe durch die Brücken ohne Verzug bewirkt werde. Die Erhebung einer Gebühr für das Oeffnen oder Schlieszen der letzteren ist unstatthaft.

Konzessionen zu neuen Schiffsmühlen sollen fortan nicht ertheilt werden.

Art. 31. Von Zeit zu Zeit sollen Strombefahrungen durch Wasserbau-Techniker sämmtlicher Uferstaaten vorgenommen werden, um die Beschaffenheit des Stromes, die Wirkung der zu dessen Verbesserung getroffenen Maszregeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmäszigen Schifffahrt zu untersuchen und festzustellen.

Ueber den Zeitpunkt und die Ausdehnung dieser Befahrungen hat die Central-Kommission (Art. 43.) Beschlusz zu faszen. Die Techniker haben ihr über das Ergebnisz Bericht zu erstatten.

Art. 32. Zuwiderhandlungen gegen die von den Ufer-Regierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schifffahrtspolizeilichen Vorschriften sollen mit Geldbuszen von zehn bis dreihundert Franken bestraft werden.

Art. 33. Behufs gerichtlicher Verhandlung der im Art. 34. erwähnten Gegenstände sollen in geeigneten am Rhein oder in dessen Nähe belegenen Orten Rheinschifffahrtsgerichte bestehen.

Die Ufer-Regierungen werden sich von den in ihren Gebieten vorhandenen Rheinschifffahrtsgerichten und von den Veränderungen in Kenntnisz setzen, welche rücksichtlich der Zahl, des Orts oder des Sprengels derselben eintreten.

Art. 34. Die Rheinschifffahrtsgerichte sind kompetent:

I. In Strafsachen zur Untersuchung

juger toutes les contraventions aux prescriptions relatives à la navigation et à la police fluviale;

II. en matière civile pour prononcer sommairement sur les contestations relatives:

a) au paiement et à la quotité des droits de pilotage, de grue, de balance, de port et de quai;

b) aux entraves que des particuliers auraient mis à l'usage des chemins de halage;

c) aux dommages causés par les bateliers ou les flotteurs pendant le voyage ou en abordant;

d) aux plaintes portées contre les propriétaires des chevaux de trait, employés à la remonte des bateaux, pour dommages causés aux biensfonds.

Art. 35. La compétence appartiendra en matière pénale (article 34, I.) au tribunal de la navigation du Rhin dans le ressort duquel la contravention aura été commise; en matière civile au tribunal dans le ressort duquel le paiement aurait dû être effectué (article 34, II. a.), ou le dommage aura été causé (article 34, II., b. c. d.).

Art. 36. La procédure des tribunaux pour la navigation du Rhin sera la plus simple et la plus prompte possible. Il ne pourra être exigé aucune caution des étrangers à cause de leur nationalité.

Le jugement énoncera les faits qui auront donné lieu à l'instance, les questions à décider d'après le résultat de l'instruction et les motifs sur lesquels il s'appuie.

Le conducteur ou le flotteur ne pourra être empêché de continuer son voyage à raison d'une procédure engagée contre lui, dès qu'il aura fourni le cautionnement fixé par le juge pour l'objet du débat.

Art. 37. Lorsque le débat portera sur

und Bestrafung aller Zuwiderhandlungen gegen die schifffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften.

II. In Civilsachen zur Entscheidung im summarischen Prozeszverfahren über Klagen:

a) wegen Zahlung der Lootsen-, Krahn-, Waage-, Hafen- und Bohlwerks-Gebühren und ihres Betrages;

b) wegen der von Privatpersonen vorgenommenen Hemmung des Leinpfades;

c) wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flösser während ihrer Fahrt oder beim Anlanden Andern verursacht haben;

d) wegen der den Eigenthümern der Zugpferde beim Heraufziehen der Schiffe zur Last gelegten Beschädigungen am Grundeigenthum.

Art. 35. In Strafsachen (Art. 34., I.) ist dasjenige Rheinschifffahrts-Gericht kompetent, in dessen Bezirk die strafbare Handlung begangen ist; in Civilsachen dasjenige, in dessen Bezirk die Zahlung stattfinden muszte (Art. 34. II. a), beziehungsweise der Schaden zugefügt wurde (Art. 34. II. b. c. d.).

Art. 36. Das Verfahren bei den Rheinschifffahrts-Gerichten soll ein möglichst einfaches und beschleunigtes sein. — Prozesz-Kautionen dürfen von Ausländern ihrer Nationalität wegen nicht erhoben werden.

In das Urtheil sind jederzeit die Thatsachen, welche das Verfahren herbeigeführt haben, die Fragen, worauf es nach den Verhandlungen ankam und die Entscheidungsgründe aufzunehmen.

Uebrigens darf kein Schiffsführer oder Flösser wegen einer gegen ihn eingeleiteten Untersuchung an der Fortsetzung seiner Reise verhindert werden, sobald er die von dem Richter für den Gegenstand der Untersuchung festgesetzte Kaution geleistet hat.

Art. 37. Beträgt der Gegenstand der

une valeur supérieure à 50 francs, les parties pourront se pourvoir en appel et recourir à cet effet soit à la Commission centrale (article 43), soit au tribunal supérieur du pays dans lequel le jugement a été rendu (article 38.).

Si l'appel doit être porté devant la Commission centrale, il sera signifié au tribunal qui aura rendu le jugement de première instance, dans les dix jours à partir de la notification de ce jugement légalement faite suivant les formes adoptées dans chaque Etat. Cette signification sera accompagnée d'un exposé sommaire des griefs et de la déclaration expresse que l'on entend recourir à la décision de la Commission centrale. Elle sera faite également à la partie adverse au domicile élu en première instance, ou, à défaut d'élection de domicile, également au tribunal. La signification au tribunal aura lieu d'après le mode indiqué par les lois du pays.

Dans les quatre semaines à dater du jour de la signification de l'acte d'appel, l'appelant remettra au tribunal qui aura rendu le premier jugement un mémoire exposant les motifs de son recours en seconde instance. Le tribunal donnera communication de ce mémoire à la partie adverse, qui sera tenue d'y répondre dans le délai qui lui sera fixé à cette fin. Le tout ensemble avec les pièces de la procédure de première instance sera transmis à la Commission centrale à Mannheim (article 43.).

Faute par l'appelant de se conformer aux formalités prescrites par le présent article l'appel sera considéré comme non-avenu.

Dans le cas où l'appel sera porté devant la Commission centrale, le tribunal pourra, à la requête de la partie qui aura obtenu gain de cause, ordonner l'exécution provisoire du jugement de première

an das Gericht gestellten Anträge mehr als 50 Franken, so kann gegen das Urtheil erster Instanz bei der Central-Kommission (Art. 43.) oder bei dem Obergericht des Landes (Art. 38.), in welchem das Urtheil ergangen ist, Berufung eingelegt werden.

Soll die Berufung bei der Central-Kommission angebracht werden, so ist sie unter summarischer Angabe der Beschwerden und mit dem ausdrücklichen Bemerken, dasz die Entscheidung der Central-Kommission verlangt werde, binnen 10 Tagen nach der in Gemäszheit der Landesgesetze erfolgten Insinuation des Urtheils erster Instanz dem Gerichte, welches entschieden hat, anzumelden und der Gegenpartei in dem von ihr in erster Instanz erwählten Domizile oder in dessen Ermangelung gleichfalls dem Gerichte zuzustellen. In welcher Weise die Anmeldung bei dem Gerichte und die Zustellung zu erfolgen hat, bleibt der Bestimmung der Landesgesetzgebung überlassen.

Innerhalb vier Wochen nach erfolgter Anmeldung hat der Apellant sodann die schriftliche Rechtfertigung der Apellation dem Gericht zu übergeben, welches solche dem Apellaten binnen einer ihm zu bestimmenden präklusivischen Frist zur Beantwortung zufertigt und die geschlossenen Akten an die Central-Kommission in Mannheim (Art. 43.) einzusenden hat.

Werden von dem Apellanten die in diesem Artikel vorgeschriebenen Formen nicht beobachtet, so wird die Appellation für nicht angebracht erachtet.

In dem Falle der Berufung an die Central-Kommission kann das Gericht auf Verlangen der Gegenpartei das Urtheil erster Instanz provisorisch vollstrecken, beziehungsweise vollstreckbar erklären,

instance, en décidant toutefois, d'après la législation du pays, si le demandeur devra fournir une caution préalable.

Art. 38. Chaque Etat riverain désignera une fois pour toutes le tribunal supérieur devant lequel pourront être portés en appel les jugements rendus sur son territoire par les tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin.

Ce tribunal devra siéger dans une ville située sur le Rhin ou pas trop éloignée du fleuve.

Si l'appel est porté devant ce tribunal, on se conformera pour la procédure à suivre à la législation en vigueur dans le pays.

Art. 39. Les procédures en matière de navigation du Rhin ne donneront lieu ni à l'usage de papier timbré, ni à l'application de taxes au profit des juges ou des greffiers. Les parties n'auront à supporter d'autres frais que ceux de témoins ou d'experts et de leur citation ainsi que ceux de signification, de port de lettres etc., le tout d'après les tarifs ordinaires en matière de procédure.

Art. 40. Les décisions des tribunaux pour la navigation du Rhin dans chacun des Etats riverains seront exécutoires dans tous les autres Etats en observant les formes prescrites par les lois du pays où elles seront exécutées.

Les jugements et autres décisions, les citations et exploits d'ajournement dans les causes pendantes devant les tribunaux pour la navigation du Rhin seront considérés, quant à la notification, dans chacun des Etats comme émanant des autorités de cet Etat.

Pour ce qui concerne les personnes ayant un domicile connu dans un des

wobei es nach Maszgabe der Landesgesetze zu bestimmen hat, ob zuvor von dem Antragsteller Kaution zu leisten sei

Art. 38. Jede Ufer-Regierung bestimmt ein für allemal das Ober-Gericht, bei welchem die Berufungen gegen die in ihrem Gebiete von den Rheinschifffahrts-Gerichten erster Instanz gefällten Urtheile angebracht werden können.

Das Ober-Gericht musz seinen Sitz in einer Stadt haben, welche am Rheine oder doch nicht allzuweit von demselben gelegen ist.

Wird die Berufung bei diesem Gerichte eingelegt, so finden die für das Verfahren in Appellationssachen geltenden Landesgesetze Anwendung.

Art. 39. Bei dem richterlichen Verfahren in Rheinschifffahrts-Angelegenheiten findet weder der Gebrauch von Stempelpapier, noch die Anwendung von Sporteltaxen für die Richter und Gerichtsschreiber statt; die Parteien haben keine anderen Kosten als diejenigen zu tragen, welche durch Zeugen oder Sachverständige und deren Vorladung, durch Insinuationen, Porto u. s. w. veranlaszt und nach der für andere Streitsachen bestehenden Taxordnung erhoben werden.

Art. 40. Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschifffahrtsgerichte eines Uferstaates sollen in jedem andern Rheinuferstaate unter Beobachtung der in demselben vorgeschriebenen Formen vollstreckbar sein.

In Bezug auf die Zustellung sollen sowohl die gedachten Erkenntnisse und Beschlüsse als Vorladungen und alle sonstigen Verfügungen in den bei den Rheinschifffahrtsgerichten anhängigen Sachen in allen Uferstaaten so angesehen werden, als ob sie von einer Behörde des eigenen Staates erlassen seien.

Vorladungen und Zustellungen an Personen, welche in einem der Rhein-

Etats riverains les citations et exploits dans ces causes seront notifiés à ce domicile.

Art. 41. Le Rhin sera divisé en districts d'inspection, selon que le besoin s'en fera sentir. Il sera nommé un inspecteur pour chacun de ces districts par les Etats dont celui-ci fait partie.

Les inspecteurs prêteront serment de se conformer à la Convention pour la navigation du Rhin, aux dispositions supplémentaires dont les Etats riverains sont convenus et aux règlements de police concernant la navigation du fleuve, arrêtés d'un commun accord. Ils sont subordonnés dans l'exercice de leurs fonctions à la Commission centrale (article 43.). Ils jouiront pour leur correspondance de service de la franchise postale dans toute l'étendue des Etats riverains.

Le traitement des inspecteurs ainsi que leur pension de retraite, s'il y a lieu, seront à la charge des Etats qui les auront nommés. Ces Etats leur assigneront un lieu de résidence dans leur district d'inspection.

Les inspecteurs ne pourront percevoir aucun droit ni aucune rétribution.

Ils seront soumis aux lois disciplinaires de l'Etat dans lequel ils auront leur résidence.

Les quatres districts existants sont maintenus provisoirement. Le premier s'étend depuis Bâle, sur la rive gauche jusqu'à l'embouchure de la Lauter, sur la rive droite jusqu'à la frontière entre Bade et Hesse; le deuxième depuis ces points jusqu'à l'embouchure de la Nahe, le troisième depuis la Nahe jusqu'à la frontière des Pays-Bas; le quatrième dans les Pays-Bas sur les autres parties du fleuve. Cependant les Gouvernements de Bade, de Bavière, de France, de Hesse et de Prusse se réservent la faculté de diminuer, selon les circonstances, le nombre des inspecteurs en fonction sur

uferstaaten einen bekannten Wohnsitz haben, müssen an letzterem bewirkt werden.

Art. 41. Der Rhein soll in angemessene Aufsichtsbezirke getheilt werden. Für jeden dieser Bezirke wird von den Regierungen, über deren Gebiet sich derselbe erstreckt, ein Aufseher ernannt.

Die Aufseher werden auf die Rheinschifffahrtsakte und die von den Uferstaaten vereinbarten Ergänzungen und Abänderungen derselben, sowie auf die gemeinsamen schifffahrtspolizeilichen Anordnungen verpflichtet und sind in ihren Amtsverrichtungen der Central-Kommission (Art. 43.) untergeordnet. In Dienstsachen wird ihnen in allen Rheinuferstaaten die Portofreiheit gewährt.

Sie erhalten ihre Besoldungen und etwaigen Pensionen von den Regierungen, welche sie ernannt haben. Von diesen wird ihnen auch ihr Wohnsitz innerhalb ihres Bezirks angewiesen.

Die Aufseher dürfen keinerlei Gebühren oder Sporteln erheben.

Es finden die Disziplinargesetze desjenigen Ufer-Staates auf sie Anwendung, in welchem sie ihren Wohnsitz haben.

Einstweilen werden die jetzt bestehenden vier Bezirke, von denen der erste sich von Basel auf dem linken Ufer bis zum Ausflusz der Lauter, auf dem rechten bis zur Landesgrenze zwischen Baden und Hessen; der zweite von diesen Punkten bis zum Ausflusz der Nahe; der dritte von der Nahe bis zur Niederländischen Grenze und der vierte auf den übrigen Theil des Stromes im Niederländischen Gebiet erstreckt, beibehalten; die Regierungen von Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und Preuszen behalten sich indesz vor, wenn es die Umstände zulässig erscheinen lassen,

leur territoire et de changer en même temps les limites de leurs districts, modifications sur lesquelles ils se concerteront ultérieurement.

Art. 42. Les inspecteurs seront tenus de faire deux fois par an la tournée de leur district, d'examiner les obstacles à la navigation, survenus sur le fleuve, de visiter les chemins de halage et d'adresser aux Gouvernements que la chose concerne des rapports sur les entraves qu'ils auraient eu occasion de constater ou qui seraient de toute autre manière parvenus à leur connaissance, en proposant d'y remédier ou en y remédiant immédiatement eux-mêmes s'ils y sont autorisés. En outre, ils ont à examiner les plaintes qui leur seraient soumises au sujet de la navigation du Rhin, et s'ils les trouvent fondées, ils s'adresseront, dans toute l'étendue de leur district, aux autorités compétentes, afin qu'il y soit porté remède.

S'il n'est pas donné suite à leurs propositions, ils en informeront la Commission centrale (article 43.).

Art. 43. Chacun des Etats riverains déléguera un Commissaire pour prendre part à des conférences communes sur les affaires de la navigation du Rhin.

Ces Commissaires formeront la Commission centrale, qui a son siége à Mannheim.

Art. 44. La Commission centrale se réunira régulièrement au mois d'août de chaque année. Des sessions extraordinaires auront lieu, lorsque la proposition en sera faite par l'un des Etats riverains.

La Commission désignera par la voie du sort celui de ses membres qui présidera les séances pour la direction à donner aux travaux. Le président ne jouira d'aucune prérogative sur les autres Commissaires. Cependant dans les jugements d'appel la voix du président sera pré-

die Zahl der in ihren Gebieten fungirenden Aufseher unter gleichzeitiger anderweiter Abgrenzung der Bezirke zu vermindern und hierüber mit einander in Verhandlung zu treten.

Art. 42. Die Aufseher sind verpflichtet, die ihnen angewiesenen Bezirke zwei mal im Jahre zu bereisen, die im Strome entstandenen Schifffahrts-Hindernisse zu untersuchen, den Zustand des Leinpfades in Augenschau zu nehmen und über die hierbei vorgefundenen oder sonst zu ihrer Kenntnisz gelangenden Mängel der betreffenden Regierung Bericht zu erstatten und bei derselben deren Beseitigung nachzusuchen oder, sofern sie hierzu ermächtigt sind, diese Mängel sofort selbst abzustellen. Sie haben ferner die bei ihnen angebrachten Beschwerden in Rheinschifffahrts Angelegenheit zu prüfen und, falls sie dieselben für begründet erachten, bei den betreffenden Landesbehörden ihres Bezirks deren Abhülfe in Antrag zu bringen.

Wird ihren Anträgen keine Folge gegeben, so haben sie der Central-Kommission (Art. 43.) Anzeige zu erstatten.

Art. 43. Zum Zweck gemeinsamer Berathung über die Angelegenheiten der Rheinschifffahrt wird von jeder Ufer-Regierung ein Bevollmächtigter ernannt.

Diese Bevollmächtigten bilden die Central-Kommission, welche ihren Sitz in Mannheim hat.

Art. 44. Die Central-Kommission tritt regelmäszig jedes Jahr im Monat August zusammen. Auszerordentliche Sitzungen finden statt, sobald eine der Ufer-Regierungen darauf anträgt.

Für die Leitung der Verhandlungen wird durch das Loos ein Vorsitzender bestimmt. Dem Vorsitzenden steht übrigens vor den übrigen Bevollmächtigten kein weiteres Vorrecht zu, als dasz bei der Entscheidigung in Appellationssachen (Artikel 37.) im Fall der Stimmen-

pondérante en cas de partage.

Art. 45. Les attributions de la Commission centrale consisteront:

a) à examiner toutes les plaintes auxquelles donneront lieu l'application de la présente Convention ainsi que l'exécution des règlements concertés entre les Gouvernements riverains et des mesures qu'ils auront adoptés d'un commun accord;

b) à délibérer sur les propositions des Gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation du Rhin, spécialement sur celles qui auraient pour objet de compléter ou de modifier la présente Convention et les règlements arrêtés en commun;

c) à rendre des décisions dans les cas d'appel portés devant la Commission contre les jugements des tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin (article 37.).

La Commission centrale rédigera tous les ans un rapport sur l'état de la navigation du Rhin.

Art. 46. Les résolutions de la Commission centrale seront prises à la pluralité absolue des voix, qui seront émises dans une parfaite égalité. Ces résolutions ne seront toutefois obligatoires qu'après avoir été approuvées par les Gouvernements.

Art. 47. Chacun des Gouvernements riverains pourvoira aux dépenses de son propre Commissaire.

La Commission centrale fixera d'avance dans sa session ordinaire le budget de ses frais de service pour l'année suivante, et les Etats riverains verseront le montant de ces frais en parties égales.

Art. 48. La présente Convention est destinée à remplacer la Convention relative à la navigation du Rhin du 31. Mars 1831, les articles supplémentaires et additionnels à cet acte, ainsi que toutes

gleichheit seine Stimme den Ausschlag giebt.

Art. 45. Vor die Central-Kommission gehört:

a) die Verhandlung über alle Beschwerden und Mängel, welche in Beziehung auf die Ausführung dieses Vertrages und der von den Ufer-Regierungen vereinbarten Verordnungen und Maszregeln wahrgenommen werden;

b) die Berathung über die von einzelnen Ufer-Regierungen zur Beförderung der Rheinschifffahrt gemachten Vorschläge, insbesondere auch die Anträge auf Abänderung oder Ergänzung dieses Vertrages und der gemeinsam erlassenen Verordnungen;

c) die Entscheidung in den bei ihr eingeführten Appellationen gegen die Erkenntnisse der Rheinschifffahrtsgerichte (Art. 37.).

Alljährlich hat die Central-Kommission einen Bericht über den Zustand der Rheinschifffahrt zu erstatten.

Art. 46. Die Beschlüsse der Central-Kommission werden nach absoluter Mehrheit der Stimmen gefaszt, die in vollkommener Gleichheit abzugeben sind; sie erlangen jedoch für die Uferstaaten erst dann Verbindlichkeit, wenn die Regierungen derselben dazu ihre Genehmigung ertheilt haben.

Art. 47. Eine jede Ufer-Regierung bestreitet den Aufwand für den von ihr ernannten Bevollmächtigten.

Der Bedarf an Kanzleikosten wird im Voraus in der regelmäszigen Sitzung für das folgende Jahr veranschlagt und von den Ufer-Staaten zu gleichen Theilen aufgebracht.

Art. 48. Der gegenwärtige Vertrag tritt vom 1. Juli 1869 ab an die Stelle der Rheinschifffahrts-Ordnung vom 31. März 1831, der zu derselben ergangeneu Supplementar- und Additional-Artikel,

les autres résolutions concernant des matières sur lesquelles il est statué dans cette Convention. Elle sera exécutoire à dater du 1er Juillet 1869. Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Mannheim dans le délai de six mois.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à *Mannheim*, le 17. Octobre 1869

(L. S.) MOSER. (L. S.) DIETZ. (L. S.) WEBER. (L. S.) GOEPP. (L. S.) SCHMITT. (L. S.) VERKERK PISTORIUS.

sowie aller sonstigen Beschlüsse der Ufer-Regierungen über Gegenstände, hinsichtlich welcher die gegenwärtige Akte Bestimmung getroffen hat. Er soll von den vertragenden Regierungen ratifizirt und die Auswechslung der Ratifikations-Urkunden binnen sechs Monaten in Mannheim bewirkt werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

So geschehen zu *Mannheim*, den 17. Oktober 1868.

(L. S.) MOSER. (L. S.) DIETZ. (L. S.) WEBER. (L. S.) GÖPP. (L. S.) SCHMITT. (L. S.) VERKERK PISTORIUS.

A. *Manifeste*

du conducteur..... demeurant à.....
pour le bateau nommé.....d'une capacité de.....

No. des connaissements dans l'ordre des numéros. 1.	Noms		Lieu de destination des marchandises. 4.	Colis, futailles, etc.		Désignation exacte des marchandises d'après leur dénomination usitée dans le commerce. 7.	Poids de chaque espèce de marchandise. 8.	Remarques.
	des expéditeurs. 2.	des consignataires. 3.		Nombre. 5.	Marques et numéros. 6.			

Le soussigné affirme que le présent manifeste est exact sous tous les rapports et conforme au chargement.

.....le ..... 18..

(Signature de conducteur).

A. *Manifest*

des Schiffsführers..... wohnhaft zu .....
für das Schiff genannt.....von.....Ladungsfähigkeit.

Nummer der Frachtbriefe nach der Reihenfolge. 1.	Namen		Bestimmungs-Ort der Waaren. 4.	Der Collis oder Gebinde		Genaue Benennung der Waaren nach ihren beim Handelsstande gebräuchlichen Bezeichnungen. 7.	Gewicht jeder Waarengattung. 8.	Bemerkungen.
	der Versender. 2.	der Empfänger. 3.		Zahl. 5.	Zeichen und Nummern. 6.			

Dasz vorstehen des Manifestin jeder Beziehung richtig und übereinstimmend mit der Ladung ist, wird hierdurch versichert.

.....den.....ten.....18...

(Unterschrift des Schiffsführers.)

B. *Certificat de flottage.*

Le train de bois conduit par.....demeurant à..... et destiné pour ..... est composé de..... de bois de..... mesurant..... mètres cubes et pesant ....quintaux.

..... le.....

(Signature du flotteur.) (L. S.) (Dénomination et signature de l'autorité.)

B. *Flosz-Schein*

Das von dem..... wohnhaft zu .....geführte, nach..... bestimmte Flosz besteht aus.... von .... Holz und hat einen Inhalt von .... Kubik-Metern und ein Gewicht von.... Centnern.

.....den..... ten .....

(Unterschrift des Flöszers.) (Siegel der Behörde.) (Firma der Behörde und Unterschrift.)

Protocole de Clôture.

Au moment de procéder à la signature de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, arrêtée entre eux en vertu de leurs pleins-pouvoirs, les soussignés ont énoncé les réserves et les déclarations suivantes:

1°. *Concernant l'article 1 de la Convention.*

Ils est entendu que le droit d'exercer la libre navigation sur le Rhin et ses embouchures ne s'étend pas aux privilèges qui ne sont accordés qu'aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin, ou à ceux qui leur sont assimilés.

2°. *Concernant l'article 3 de la Convention.*

A. Il a été reconnu à l'unanimité que les stipulations du 1er alinéa de cet article ne s'appliquent pas aux rétributions pour l'ouverture et la fermeture des ponts qui sont perçues sur d'autres voies navigables que le Rhin, ni aux droits à percevoir pour l'usage des voies navigables artificielles ou de travaux d'art, tels qu'écluses, etc.

B. Le Plénipotentiaire de Prusse a fait observer que sur la Ruhr il se perçoit encore un faible droit de navigation; que son Gouvernement à l'intention d'a-

Schlusz-Protokoll zur revidirten Rheinschifffahrts-Akte.

Die Unterzeichneten vereinigten sich heute, um die in Vollmacht ihrer Hohen Regierungen vereinbarte revidirte Rheinschifffahrts-Akte zu vollziehen; bei welcher Gelegenheit noch folgende Erklärungen, Verabredungen und erläuternde Bemerkungen in gegenwärtiges Schlusz-Protokoll niedergelegt wurden:

1. *Zum Artikel 1. der Akte.*

Es ist selbstverständlich, dasz das Recht zur freien Schifffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen nicht den Anspruch auf die besonderen, den zur Rheinschifffahrt gehörigen oder ihnen gleichgestellten Schiffen gewährten Begünstigungen in sich schlieszt.

2. *Zum Artikel 3. der Akte.*

A) Es wird allseitig anerkannt, dasz unter die Bestimmung im ersten Absatze dieses Artikels Brückengelder, die auf andern Wasserstraszen als auf dem Rheine erhoben werden, und die für die Benutzung künstlicher Wasserstraszen oder Anlagen, wie Schleusen u. dgl. zu entrichtenden Gebühren nicht zu subsumiren sind.

B) Der Bevollmächtigte für Preuszen bemerkte, dasz auf der Ruhr noch eine geringfügige Schifffahrts-Abgabe erhoben werde, dasz es in der Absicht liege,

bolir ce droit dans un court délai, mais qu'il doit réserver à son Gouvernement la fixation ultérieure du moment où cette abolition pourra avoir lieu.

Le Plénipotentiaire des Pays-Bas a déclaré de son côté que les préposés aux bouées sur une partie de la Meuse dans le Duché de Limbourg prélèvent encore de légers droits de bouée qui ne peuvent être supprimés sans la coopération du Gouvernement Belge, et que pour ce motif il doit réserver à son Gouvernement l'exécution des stipulations contenues dans le 2ème alinéa de l'article 3 en ce qui regarde la dite partie de la Meuse.

Les autres Plénipotentiaires n'ont fait aucune objection à ces réserves.

3°. *Concernant l'article 8 de la Convention.*

Les ports-francs existant actuellement sont les suivants:

en *France :* Strasbourg;

en *Bade :* Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Mannheim;

en *Bavière :* Neubourg, Spire, Ludwigshafen;

en *Hesse :* Mayence;

en *Prusse :* Biebrich, Oberlahnstein, Coblence, Cologne, Neuss, Dusseldorf, Uerdingen, Duisbourg, Ruhrort, Wesel, Emmerich;

dans les *Pays-Bas :* Amsterdam, Rotterdam et Dordrecht.

4°. *Concernant l'article 15 de la Convention.*

A. Il est entendu qu'on regardera comme exercice pratique suffisant de la profession de batelier un temps d'apprentissage ou de service dans cette profession de quatre ans au moins; sur ce temps, l'aspirant doit avoir passé au moins deux ans à bord de bateaux navigant sur le Rhin, dans toute son étendue ou sur la partie du fleuve pour laquelle il recherche une patente. Toute personne sollicitant une patente pour la conduite d'un bateau à vapeur devra justifier qu'elle a fait un service de deux ans au moins à bord de bateaux à vapeur naviguant sur le Rhin.

diese binnen Kurzem in Wegfall zu bringen, dasz er aber die Bestimmung des Zeitpunktes seiner Regierung vorbehalten müsse.

Ferner bemerkte der Bevollmächtigte für Niederland, dasz die Schiffer auf einem Theile der Limburgischen Maas an die dortigen Baakenmeister noch eine kleine Baakengebühr zu entrichten hätten, welche ohne Mitwirkung der Königlich Belgischen Regierung nicht aufgehoben werden könne, dasz er also seiner Regierung die Ausführung der Bestimmung im zweiten Absatze dieses Artikels auf der betreffenden Strecke der Maas einstweilen vorbehalten müsse.

Die übrigen Bevollmächtigten fanden gegen diese Vorbehalte nichts zu erinnern.

3. *Zum Artikel 8. der Akte.*

Die gegenwärtig bestehenden Freihäfen sind folgende:

in *Frankreich :* Straszburg;

in *Baden :* Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Mannheim;

in *Bayern :* Neuburg, Speyer, Ludwigshafen;

in *Hessen :* Mainz;

in *Preuszen :* Biebrich, Ober-Lahnstein, Koblenz, Köln, Neusz, Düsseldorf, Uerdingen, Duisburg, Ruhrort, Wesel, Emmerich;

in den *Niederlanden :* Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht.

4. *Zum Artikel 15. der Akte.*

A. Man ist darüber einverstanden, dasz als eine längere praktische Ausübung des Schiffergewerbes eine Lehrzeit oder Beschäftigung in diesem Gewerbe von mindestens vier Jahren anzusehen sei, von denen der Bewerber jedoch wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht haben musz, welche entweder den Rhein in seiner ganzen Länge oder doch diejenige Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird.

duite de bateaux à vapeur devra produire la preuve suffisante que sur les quatre ans mentionnés ci-dessus, elle s'est formée pendant au moins un an à la pratique de la navigation à vapeur.

B. Les Etats de Bade, Bavière, France, Hesse et Prusse sont tombés d'accord que les dispositions suivantes convenues entre eux sur la tenue des livrets de service de la part des gens de l'équipage continueront à rester en vigueur à l'avenir:

a) Nul ne pourra être admis à contracter un engagement fixe avec un batelier du Rhin comme novice, mousse, compagnon, aide, marinier, chauffeur, matelot ou pilote sans être pourvu d'un livret de service.

Les pilotes, pourvus d'une patente particulière, n'ont pas besoin d'un livret de service.

b) Nul ne pourra prétendre à une patente de batelier à moins de présenter le livret de service mentionné ci-dessus.

c) Les livrets seront délivrés par les autorités locales compétentes du domicile ou de la résidence dans la forme usitée dans chaque pays pour les autres gens de service.

d) Les propriétaires ou conducteurs de bateaux inscriront sur les livrets, à chaque mutation de service, les causes de cette mutation et les certificats de conduite du porteur.

Il en sera de même pour les notes et observations des autorités locales des divers ports du Rhin ou d'un affluent.

e) Les réclamations contre la teneur des certificats des bateliers ou contre le refus de ceux-ci de les délivrer ou de les inscrire seront vidées par la police d'a-

Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben ein glaubwürdiges Zeugnisz darüber vorzulegen, dasz sie von den oben erwähnten vier Jahren wenigstens ein Jahr die Dampfschifffahrt praktisch erlernt haben.

B. Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und Preuszen haben sich darüber verständigt, dasz folgende zwischen ihnen über die Führung von Dienstbüchern Seitens der Schiffsmannschaften verabredeten Bestimmungen auch ferner in Kraft bleiben sollen:

a) Wer auf einem Rheinschiffe, als Lehrling, Schiffsjunge, Schiffsgeselle, Schiffsgehülfe, Schiffsknecht, Heizer, Matrose, Bootsmann oder Steuermann in ein festes Dienstverhältnisz tritt, musz mit einem Dienstbuche versehen sein.

Die besondere Patente besitzenden Steuerleute bedürfen eines solchen Dienstbuches nicht.

b) Dem Bewerber um ein Schifferpatent soll dasselbe nicht eher ertheilt werden, als bis er das unter a. erwähnte Dienstbuch vorgelegt hat.

c) Das Dienstbuch wird von der betreffenden Lokal-Behörde des Wohn- oder Aufenthaltsortes in der für andere dienende Personen üblichen Form ausgefertigt.

d) Jeder Schiffs-Eigenthümer oder Schiffsführer ist verbunden, in dem Dienstbuche des aus seinem Dienste tretenden Dienstmannes ein pflichtmäsziges Zeugnisz über dessen Betragen mit Angabe des Entlassungsgrundes zu vermerken.

Ein solcher Vermerk kann auch durch jede Polizei-Behörde eines Hafens am Rhein oder an einem Nebenflusse desselben gemacht werden.

e) Beschwerden wegen des von dem Schiffer ertheilten oder verweigerten Zeugnisses werden nach den bestehenden Vorschriften durch die Polizeibe-

près les dispositions existantes et le résultat sera noté sur le livret.

f) Les irrégularités ou les négligences dans la tenue des livrets de la part des porteurs, de même que les changements ou insertions quelconques, faits en personne ou par l'intervention d'autrui, même sans intention de tromper, seront punis dans la personne du porteur conformément aux lois ou réglements de police de chaque pays.

Pareille peine sera infligée aux gens de service qui auraient contrevenu aux dispositions précédentes, ainsi qu'aux bateliers qui auraient pris à leur service des personnes mentionnées sous la lettre a, non pourvues d'un livret de service en règle.

Quiconque, dans l'intention de tromper, aurait par lui-même ou par l'intervention d'autrui fait des changements dans son livret, ou bien mutilé ce livret sera jugé dans chaque Etat riverain, selon les lois pénales existantes. Sera jugé de même quiconque aurait prêté la main à de telles manoeuvres. Si d'après ces lois il a encouru une peine pour cause de fraude ou de falsification, son livret de service lui sera retiré, soit définitivement, soit pour un temps déterminé.

g) Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux marins et gens d'équipage des bâtiments maritimes qui naviguent sur le Rhin. Elles restent provisoirement sans application aux gens d'équipage de bâtiments rhénans Néerlandais.

En conséquence, lorsqu'une des personnes mentionnées sous la lettre a, quitte le service d'un bateau Néerlandais, pour prendre service sur un autre bateau du Rhin, il n'y a pas lieu d'exiger d'elle la présentation d'un livret de service, au moins pour le temps qu'elle a

hörde erledigt, welche das Ergebnisz auf dem Dienstbuche vermerkt.

f) Wer durch Fahrlässigkeit eine Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit in dem ihm ertheilten Dienstbuche herbeiführt, oder in demselben ohne die Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere, Eintragungen oder Aenderungen irgend einer Art vornimmt, erleidet eine Polizeistrafe, deren Bemessung jeder Regierung überlassen bleibt.

Eine gleiche Strafe trifft jeden Dienstmann, der eine der vorstehenden Bestimmungen nicht pünktlich befolgt oder eine solche verletzt; desgleichen jeden Schiffer, welcher eine der unter a. erwähnten Personen, ohne dasz sie mit einem vorschriftsmäszigen Dienstbuche versehen ist, in seinen Dienst nimmt.

Wer, in der Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere, Aenderungen in den ihm ertheilten Dienstbuche vornimmt oder in gleicher Absicht dasselbe unvollständig macht oder bei dergleichen Handlungen hülfreiche Hand leistet, wird deshalb in jedem Uferstaate nach den daselbst bestehenden Strafgesetzen beurtheilt. Ist er nach diesen wegen Betruges oder Fälschung mit Strafe belegt, so wird ihm das Dienstbuch abgenommen und nach Umständen erst nach Ablauf einer Bestimmten Frist oder niemals wieder ertheilt.

g) Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung. Auch gelten diese einstweilen nicht für die Bemannung Niederländischer Rheinschiffe.

Es ist daher in dem Falle, wenn eine der unter a. bezeichneten Personen aus dem Dienste auf einem Niederländischen Schiffe in den Dienst auf einem anderen Rheinschiffe übertreten will, von derselben die Beibringung eines Dienstbuches nach Umständen überhaupt nicht oder

passé sur le bâtiment Néerlandais. Toutefois, on devra veiller à ce qu'en passant d'un bateau Néerlandais au service d'un autre bateau et réciproquement, le marinier n'en tire occasion pour éluder les dispositions relatives aux livrets de service.

5°. *Concernant l'Article 22 de la Convention.*

A. On est convenu que le mode actuel de désigner la limite extrême du plus fort tirant d'eau admissible au moyen de crampons en fer sera maintenu.

B. Sera considéré comme réparation ou changement importants le renouvellement des côtes du bateau.

C. Les stipulations contenues dans l'article 17 de la Convention du 31. Mars 1831 concernant le jaugeage de bateaux appartenant à la navigation du Rhin étant motivé exclusivement par la perception du droit de reconnaissance, et ce droit ne devant plus être perçu à l'avenir, il est inutile de renouveler les dites stipulations. Cependant les hautes parties contractantes aurout soin qu'à l'avenir il y ait toujours occasion de faire vérifier sur leur territoire la capacité des bateaux d'après la méthode de jaugeage arrêtée précédemment entre eux.

6°. *Concernant l'Article 23 de la Convention.*

On entend par quintal, ici comme ailleurs où il est fait usage de cette expression dans la présente Convention, le quintal de douane de 50 kilogrammes.

7°. *Concernant l'Article 30 de la Convention.*

Le Plénipotentiaire des Pays-Bas a déclaré que, dans le cas où il devrait être jeté des ponts sur les voies navigables qui conduisent du Rhin à la mer par

doch nicht für die Dienstzeit auf dem Niederländischen Schiffe zu verlangen. Indesz soll darauf Bedacht genommen werden, dasz nicht der Uebertritt aus dem Dienste auf einem Niederländischen in den Dienst auf einem anderen Schiffe und umgekehrt zur Umgehung der hinsichtlich der Dienstbücher ertheilten Vorschriften gemiszbraucht werde.

5. *Zum Artikel 22. der Akte.*

A. Man ist darüber einverstanden, dasz die bisherige Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe der Schiffe mittelst eiserner Klammernauch ferner beibehalten werden soll.

B. Als eine wesentliche Veränderung oder Reparatur soll die Erneuerung von Inhölzern oder Rippen des Schiffes angesehen werden.

C. Da die im Artikel 17. der Rheinschifffahrtsordnung vom 31. März 1831 enthaltene Verabredung in Betreff der Aiche der Rheinschiffe lediglich durch die Erhebung der Rekognitionsgebühr motivirt war, diese Gebühr aber in Zukunft nicht mehr erhoben werden kann, so bedarf es einer Erneuerung jener Verabredung nicht. Gleichwohl werden die vertragenden Regierungen auch fernerhin dafür Sorge tragen, dasz es an Gelegenheit zur Feststellung der Tragfähigkeit der Schiffe nach der früher von ihnen vereinbarten Vermessungs-Methode innerhalb ihrer Gebiete nicht fehle.

6. *Zum Artikel 23. der Akte.*

Unter Centner ist hier, wie überall, wo diese Gewichtsbezeichnung in der Akte gebraucht ist, der Zoll-Centner zu 50 Kilogramm zu verstehen.

7. *Zum Artikel 30. der Akte.*

Der Bevollmächtigte für Niederland erklärte, dasz seine Regierung, falls auf den vom Rheine über Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis und Brielle in

Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis et Brielle et auxquelles les dispositions de l'article 30 ne sont pas applicables, son Gouvernement aura soin que les bateaux et les radeaux puissent passer par ces ponts librement et sans obstacle par des voies de passage convenables, et que les facilités accordées pendant et après la construction aux bateliers et conducteurs de radeaux Néerlandais seront étendues de la même manière aux bateliers et conducteurs de radeaux appartenant aux autres Etats riverains.

Il va sans dire que la présente déclaration ne porte pas préjudice aux dispositions contenues dans le deuxième alinéa de l'article 2.

Les autres Plénipotentiaires ont donné leur adhésion à cette déclaration.

8°. *Concernant l'Article 32 de la Convention.*

Le Plénipotentiaire de France a fait observer que dans l'opinion de son Gouvernement la faculté qu'ont les Etats riverains d'appliquer des peines de police aux contraventions non prévues par les règlements concertés entre les hautes parties contractantes n'est pas limitée par les stipulations de cet article.

Cette opinion a été admise d'un commun accord.

9°. *Concernant l'Article 47 de la Convention.*

A) Le Président restera en fonction jusqu'à la prochaine session ordinaire.

B) Dans les affaires urgentes les membres de la Commission centrale pourront prendre des résolutions par voie de correspondance avec l'autorisation de leurs Gouvernements.

C) Les Etats riverains contribueront aux pensions, qui sont encore à payer

das offene Meer führenden, den Bestimmungen im Artikel 30. nicht unterliegenden Wasserstraszen Brücken errichtet werden sollten, dafür Sorge tragen werde, dasz die Schiffe und Flösze durch genügende Durchlaszöffnungen frei und ohne Hindernisz durchfahren können, und dasz diejenigen Erleichterungen, welche während des Baues und nach der Ausführung desselben bei der Durchfahrt Niederländischen Schiffern und Flössern gewährt werden, unter denselben Bedingungen auch den Schiffern und Flöszern der obern Rheinuferstaaten zu Theil werden.

Es verstehe sich übrigens von selbst, dasz durch diese Erklärung die Festsetzung im Alinea 2. des Artikels 2. nicht berührt werde.

Die übrigen Bevollmächtigten sind mit der vorstehenden Erklärung einverstanden.

8. *Zum Artikel 32. der Akte.*

Der Bevollmächtigte für Frankreich bemerkte, dasz nach der Auffassung seiner Regierung durch die Bestimmung dieses Artikels die Befugnisz der Uferstaaten, Uebertretungen polizeilicher Vorschriften, die in den gemeinsam erlassenen Verordnungen nicht erwähnt seien, unter Strafe zu stellen, nicht beschränkt werde.

Die übrigen Bevollmächtigten erachteten diese Auffassung für zutreffend.

9. *Zum Artikel 47. der Akte.*

A. Die Dauer der Funktionen des Vorsitzenden währt bis zur nächsten ordentlichen Sitzung.

B. In dringenden Angelegenheiten kann von den Bevollmächtigten zur Central-Kommission im Auftrage ihrer Regierungen auch auf dem Korrespondenzwege Beschlusz gefaszt werden.

C. Zu den von der Gesammtheit der Uferstaaten noch zu entrichtenden Pen-

en commun, dans les proportions suivantes:

Bade	11/72
Bavière	4/72
France	12/72
Hesse	6/72
Pays-Bas	12/72
Prusse	27/72

Le Gouvernement de Prusse se charge de payer les pensions. Le Gouvernement de Bade accepte le soin de payer les frais de service de la Commission centrale.

Les contingents des autres Etats riverains aux pensions et aux frais de service seront versés d'avance dans les caisses que désigneront les Gouvernements indiqués ci-dessus. Les versements se feront en termes trimestriels, payables au plus tard le 24. Décembre, le 24. Mars, le 24. Juin, et le 24. Septembre de chaque année.

Le Gouvernement de Bade, qui a bien voulu donner un local pour les Archives de la Commission centrale, s'est chargé en même temps de la surveillance des dites Archives.

Fait à Mannheim, le 17. Octobre 1868.

MOSER. DIETZ. WEBER. GOEPP. SCHMITT. VERKERK PISTORIUS.

sionen tragen bei:

Baden	11/72
Bayern	4/72
Frankreich	12/72
Hessen	6/72
Niederland	12/72
Preuszen	27/72

Die Zahlung der Pensionen übernimmt die Preuszische Regierung, diejenige der Kanzleikosten der Central-Kommission die Badische Regierung.

Die Zuschüsse der übrigen Ufer-Staaten zu den Pensionen und Kanzleikosten sind in Quartalraten pränumerando spätestens bis zum 24. Dezember, 24. März, 24. Juni und 24. September jedes Jahres in die von den gedachten Regierungen zu bezeichnenden Kassen einzuzahlen.

Die Badische Regierung, welche das Lokal für das Archiv der Central-Kommission gestellt hat, wird zugleich für die Beaufsichtigung des Letztern Sorge tragen.

So geschehen zu *Mannheim*, den 17. Oktober 1868.

MOSER. DIETZ. WEBER. GÖPP. SCHMITT. VERKERK PISTORIUS.

351. 3 November 1868, PREUSSISCHE DENKSCHRIFT BETR. DIE REVIDIERTE RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE VOM 17 OKTOBER 1868. Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 10. Legislatur-Periode, II Session 1868, Stück Nr. 19.

Die Rheinschifffahrts-Ordnung vom 31. März 1831 (Gesetz-Sammlung für 1831 Seite 71. ff.) hat durch Vereinbarungen, welche später zwischen den Ufer-Regierungen getroffen worden sind, zahlreiche Abänderungen und Ergänzungen erlitten. Abgesehen von den durch zwanzig Supplementar-Artikel, durch die Additional-Konvention vom 3. April 1860 (Gesetz-Sammlung für 1860, S. 445.) und eine Reihe von Beschlüssen der Rheinschifffahrts-Central-Kommission herbeigeführten Modifikationen einzelner Bestimmungen, sind ganze Abschnitte in Folge des Handels- und Schifffahrts-Vertrages zwischen dem Zollverein und Niederland vom 31. Dezember 1851 (Gesetz-Sammlung für 1852, S. 145 ff.), des Schifffahrts-Vertrages zwischen dem Zollverein und Frankreich vom 2. August 1862 (Gesetz-Sammlung für 1865, S. 333. ff.) und der Friedens-Verträge zwischen Preuszen einer-, Baden, Bayern und Hessen andererseits vom 17. August, 22. August und 3. September 1866

theils wesentlich umgestaltet, theils gegenstandslos geworden. Muszte hiernach schon im Interesse der leichtern Uebersicht eine Kodifikation des jetzt bestehenden internationalen Rechts als wünschenswerth erscheinen, so durfte es doch hierbei nicht bewenden; die durch die erwähnten Friedensverträge herbeigeführte Einstellung der Erhebung der Rheinschifffahrts-Abgaben, wie der veränderte Zustand der Rheinschifffahrt im Allgemeinen machte vielmehr neue Verabredungen zwischen den Ufer-Regierungen, mithin eine Revision dieses internationalen Rechts, zu einem unabweislichen Bedürfnisz.

Die beiliegende Revidirte Rheinschifffahrts-Akte nebst Schluszprotokoll ist das Ergebnisz der zwischen den Ufer-Regierungen gepflogenen Verhandlungen.

Bei dem Abschlusz dieses Vertrages ist von dem Gesichtspunkte ausgegangen, dasz diejenigen Festsetzungen der Akte vom 31. März 1831 und der Supplementar-Artikel zu derselben, welche privatrechtliche Bestimmungen oder polizeiliche Vorschriften enthalten, in der Akte selbst nicht zu reproduziren seien; die ersteren sind entweder überflüssig oder unzulässig überflüssig, soweit sie mit den in den Ufer-Staaten bestehenden Privatrechten übereinstimmen, unzulässig, soweit sie den letzteren widersprechen; die letzteren finden, insofern sie überhaupt noch aufrecht zu erhalten sind, zweckmäsziger ihre Stelle in der Schifffahrts-Polizei-Ordnung. Es sind deshalb ganz weggelassen: die Artikel 48., 53., Alinea 3. und 4. und 56.; während in die Polizei-Verordnungen verwiesen sind: die Artikel 65., 66. und 68. und die Supplementar-Artikel XII. und XIII. (Ges.-Samml. für 1841. S. 83. ff.) Zu einer Beibehaltung der Verbotsbestimmungen des Artikel 61. in Betreff des Fahrens der Schiffer mit Anhängen und des Artikels 62. wegen der Führung von Oberlast lag kein Anlasz vor. Auf dem Oberrhein ist das Verbot des Artikel 61. bereits durch den Supplementar-Artikel I. auszer Kraft gesetzt; auf anderen Strömen ist das Fahren mit Anhang überhaupt niemals untersagt gewesen; gleichwohl sind Nachtheile für die Schifffahrt daraus nicht entstanden. Ebenso verhält es sich mit dem ohnehin vielfach durchlöcherten Verbote der Führung von Oberlast (cfr. Supplementar-Artikel II. (Gesetz-Sammlung für 1836 S. 121. ff.), VI. (Gesetz-Sammlung für 1839 S. 68. ff.), XI. (Gesetz-Sammlung für 1841 S.83. ff.),XV. (Gesetz-Sammlung für 1842 S. 29. ff.)). Ein polizeiliches Interesse, den Schiffer an der Unterbringung eines Theils seiner Ladung auf dem Verdecke zu hindern, liegt nicht vor; die Wahrung der in Betracht kommenden Privat-Interessen kann aber füglich den Absendern und den Versicherungs-Gesellschaften überlassen werden. Ganz ausgefallen sind ferner der zweite und der siebente Titel in Folge der Aufhebung der Rheinschifffahrts-Abgaben, und der fünfte Titel, weil Rangfahrten auf dem Rheine nicht mehr vorkommen, und wenn sie wieder eingeführt werden sollten, es jedenfalls der Mitwirkung der Regierungen bei der Regelung der Verhältnisse jetzt nicht mehr bedarf.

Im Einzelnen findet sich zu bemerken:

1) Der Artikel 1. entspricht im Wesentlichen den Artikeln 1. und 2. der Konvention vom 31. März 1831.

Die im Artikel 1. der letzteren enthaltenen Worte „in Bezug auf den Handel" sind im Préambüle des Vertrages aufgenommen, wo sie eine passendere Stelle finden. — Da der Inhalt des Supplementar-Artikels XVIII. (Gesetz-Sammlung für 1846 S. 227.) in die Akte nicht übergegangen ist, so wird die Freiheit der Rheinschifffahrt in Zukunft auch allen Dampfschifffahrts-Unternehmungen, mögen diese

auf regelmäszige oder unbestimmte Fahrten gerichtet sein, zu Statten kommen, so dasz es also einer Konzession für solche Unternehmungen in Zukunft nicht mehr bedarf. Dem Zusatze: Abgesehen von diesen Vorschriften u. s. w. hat die Schluszbestimmung des Artikels 15. des Pariser Friedens-Vertrages vom 30. März 1856 (Ges.-Samml. für 1856 S. 557. ff.) als Vorbild gedient.

Die im Schluszprotokoll unter Nr. 1. enthaltene Erläuterung zum Art. 1. der Akte ist auf den ausdrücklichen Wunsch der Kaiserlich Französischen Regierung aufgenommen worden. Sie soll klar stellen, dasz die besonderen Begünstigungen, welche sich die Uferstaaten in Bezug auf die Behandlung der zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe zugesagt haben (Art. 4. der Akte) auf die Schiffe anderer Nationen, sofern diese nicht kraft bestehender Verträge den nationalen Schiffen gleichgestellt sind, keine Anwendung finden.

2. Der Artikel 2. tritt an die Stelle der Artikel 3. und fl. der Akte vom 31. März 1831. Er sichert den Schiffen und Flöszen der oberen Rheinuferstaaten die Durchfahrt durch das Niederländische Gebiet von und nach dem offenen Meere, sowie von und nach Belgien. Das erste Alinea entspricht dem Art. 19. des Handels- und Schifffahrts-Vertrages zwischen dem Zollverein und Niederland vom 31. Dezember 1851, das zweite dem vierten Absatze des Artikels 3. der Akte von 1831. Als zur Rheinschifffahrt gehörig werden gegenwärtig diejenigen Schiffe betrachtet, welche mit einem Manifeste und einem Schifferpatente versehen sind (Art. 3. Alinea 6. der Akte von 1831). Die durch den Vertrag herbeigeführte Aenderung des charakteristischen Merkmals wird unter Nr. 10. näher begründet werden.

3. Durch den Artikel 3 wird die bisher nur zwischen den Deutschen Regierungen vereinbarte, in Niederland auf Grund eines einseitigen Aktes der Gesetzgebung bestehende Freiheit der Rheinschifffahrt von Abgaben, welche sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung des Rheins, seiner Nebenflüsse und Ausmündungen gründen, zum internationalen Vertragsrechte zwischen den Uferstaaten erhoben. Die Unzulässigkeit der Erhebung von Boien- und Baakengeldern ist durch Beschlusz der Central-Kommission festgestellt.

Zum Schluszprotokoll unter Nr. 2 B. wird bemerkt, dasz die Ruhrschifffahrts-Abgabe durch den Allerhöchsten Erlasz vom 14. Dezember 1867 (Gesetz-Sammlung für 1867, Seite 1920.) vom 1. Januar d. J. ab aufgehoben worden ist.

4) Art. 4. proklamirt den allgemeinen Grundsatz vollkommen paritätischer Behandlung der zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe und ihrer Ladungen in den sämmtlichen Uferstaaten. Er findet seine Begründung im Art. 15. des Zollvereinigungsvertrages vom 16. Mai 1865 bezüglich des Verhälltnisses der Deutschen Rheinuferstaaten zu einander, im Art. 9. des Schifffahrtsvertrages vom 2. August 1862 und in den Art. 1. bis 10. des Handels- und Schifffahrtsvertrages vom 31. Dezember 1851, bezüglich des Verhälltnisses dieser Staaten zu Frankreich und den Niederlanden, und im Art. 27. des Handels- und Schifffahrtsvertrages vom 7. Juli 1865, bezüglich des Verhältnisses zwischen Frankreich und den Niederlanden.

Die Festsetzung im Art. 12. der Akte vom 31. März 1831, wonach in Bezug auf die Entrichtung der Tonnengelder, der Lootsen-, Leuchtthurm- und anderer ähnlicher Gebühren in den Niederlanden die zum Rheinhandel gehörigen Schiffe der Rheinuferstaaten den Niederländischen Schiffen gleichgestellt sind, fällt unter die generelle Verabredung dieses Artikels und war deshalb nicht besonders zu reproduziren.

5. Art. 5. entspricht dem ersten Satze des Art. 43. der Akte von 1831. Der übrige Inhalt des Art. 43., sowie der Art. 44. haben gegenwärtig ihre praktische Bedeutung verloren.

6. Art. 6. giebt den im 3. Alinea des Art. 37. der Akte von 1831 festgestellten Grundsatz wieder; Art. 7. entspricht dem 1. Alinea des Art. 37. der letzteren. Die Beschränkung der freien Durchfuhr aus sanitätspolizeilichen Rücksichten hat den Zweck, Gefahren vorzubeugen, welche bei Epizootien durch den Transport von Vieh auf dem Rheine entstehen können.

7. Art. 8. korrespondirt mit dem Art. 10 der Akte von 1831. Die Bezeichnung der bestehenden Freihäfen ist unter Nr. 2. des Schluszprotokolls erfolgt. Die Befreiung der in die öffentlichen Niederlagen gebrachten Waaren von Durchfuhrzöllen ist im Alinea 2. des Art. 7. festgestellt.

8. Die Art. 9. bis 13. enthalten die Vorschriften über die Anwendung der Zollgesetze der Uferstaaten auf die Rheinschifffahrt. Sie entsprechen den Art. 27. und 36. bis 41. der Akte von 1831.

Wenn auch die Manifeste zunächst den Zweck hatten, die Entrichtung der Rheinschifffahrts-Abgaben sicher zu stellen, so sind doch von der Führung derselben auch die Begünstigungen abhängig gemacht, welche im dritten Titel der Akte von 1831 den Schiffern in Bezug auf die Zollabfertigung in den einzelnen Uferstaaten gewährt werden. Sollen diese Begünstigungen fortdauern, — und dasz sie fortdauern, liegt unzweifelhaft im Interesse der Schifffahrt — so sind auch die Manifeste nicht zu entbehren, es sei denn, dasz man den Schiffern die jedenfalls für sie lästigere Verpflichtung der speziellen Deklaration auferlegen wollte.

Für den Binnenverkehr innerhalb eines und desselben Zollgebietes waren dagegen die Manifeste nicht ferner beizubehalten; es hätten dazu nur Rücksichten auf die statistische Erhebung auffordern können, diese muszten indesz im Hinblick auf die aus der Verminderung des Schreibwerks den Schiffern entstehende Erleichterung auszer Betracht bleiben. Die Veränderungen, welche das Formular zu dem Manifeste erfahren hat, erklären sich dadurch, dasz seine Bestimmung als Dokument für die Erhebung der Rheinschifffahrts-Abgaben in Wegfall gekommen ist.

Art. 9. reproduzirt, abgesehen von der etwas modifizirten Fassung, den Art. 39. der Akte von 1831 und enthält nur eine Ergänzung für den Fall, dasz der Schiffer ohne dringende Gefahr die Dazwischenkunft der Zollbeambten nicht abwarten kann.

Art. 10. ersetzt die Art. 36. und 40. der Akte von 1831; an die Stelle der Rhein-Zollämter muszten die Zollämter der Ufer-Staaten treten.

Art. 11. stimmt im Wesentlichen mit Art. 38., Art. 12. mit Art. 41. der Akte von 1831 überein.

9. Das Alinea 4. des Art. 37. der Akte von 1831 enthält die Bestimmung, dasz die Güter, welche auf dem Rheine eingeführt oder ausgeführt werden, mit einer grösseren Ein- oder Ausfuhr-Abgabe nicht belegt werden dürfen, als Güter derselben Gattung, die man zu Lande ein- oder ausführt. Dieser Grundsatz hat durch die Verabredung im Art. 14. der revidirten Akte eine nicht unwichtige Ausdehnung erfahren.

10. Die Art. 15. bis 21., welche von den Schifferpatenten handeln, enthalten folgende, von den früheren Vereinbarungen abweichende Festsetzungen.

a) der im Art. 42. der Akte von 1831 vorgeschriebene Nachweis der Befähigung zur Führung eines Schiffes durch Ablegung einer Prüfung ist in Wegfall gebracht.

Es soll künftig einem Jeden ein Schiffer-Patent ertheilt werden, der eine längere Zeit hindurch (vergl. das Schluszprotokoll unter Nr. 4 A.) die Schifffahrt auf dem Rheine praktisch ausgeübt hat, und den allgemeinen Bedingungen für den selbständigen Betrieb eines Gewerbes entspricht. Abgesehen davon, dasz die Prüfung erfahrungsmäszig keinen sicheren Anhalt für die Geschicklichkeit in der Führung eines Schiffes darbietet, und die Schiffer auf andern groszen Strömen, ohne dasz besondere Nachtheile bemerkbar geworden wären, einer solchen Prüfung nicht unterworfen werden, hat sich der Charakter der Schifffahrt auf dem Rheine seit dem Jahre 1831 sehr wesentlich verändert. Die Segelschifffahrt ist namentlich auf dem Deutschen Rheine fast ganz von der Dampfschifffahrt verdrängt worden; die wenigen Segelschiffe, welche den Betrieb noch fortsetzen, lassen sich bei der Bergfahrt meist von Dampfschiffen schleppen. Was nun zunächst die Dampfschiffsführer anlangt, so liegt es im eigenen Interesse der Unternehmer, ihre Fahrzeuge nur solchen Personen anzuvertrauen, von deren Tüchtigkeit sie sich überzeugt haben; die grosze Konkurrenz dieser Unternehmer auf dem Rheine und die erheblichen Vermögensnachtheile, welche ihnen durch Ungeschick und Nachlässigkeit der Kapitaine zugefügt werden können, leisten dafür Bürgschaft, dasz bei der Auswahl der letzteren mit Vorsicht werde zu Werke gegangen werden. Die Führer von Segelschiffen haben aber gegenwärtig nicht mehr ein gleiches Masz der Fertigkeit in der Leitung des Schiffes nöthig, wie in früheren Zeiten, denn den bei Weitem schwierigeren Theil der Schifffahrt, die Fahrt zu Berg, legen sie meist am Schlepptau eines Remorqueurs zurück. In den Niederlanden hat überhaupt niemals eine Prüfung der Schiffer stattgefunden; gleichwohl stehen die dortigen Schiffsführer in keiner Beziehung hinter den Oberrheinischen zurück. — Nur die Führung des Nachweises, dasz der Bewerber den Rhein längere Zeit hindurch auf einem Segel- resp. Dampfschiffe wirklich befahren habe, ist beibehalten. Es war dafür die Erwägung bestimmend, dasz das Fahrwasser dieses Stromes erhebliche Schwierigkeiten darbietet, und dasz die Kenntnisz derselben nur durch die Praxis erworben werden kann.

b) Art. 43. der Akte von 1831 kennt nur Patente für die Befahrung des Rheins in seiner ganzen Ausdehnung, während nach Art. 15. des Entwurfs in Zukunft auch Patente für eine, mehreren Uferstaaten zugehörige Strecke sollen ertheilt werden können.

c) Patente für Segelschiffer dürfen nach der Festsetzung im dritten Alinea des Art. 42. der Akte von 1831 nur anerkannten Unterthanen der Rheinuferstaaten ertheilt werden, d. h. es ist einem Preuszen versagt, in Baden, einem Badener in Preuszen ein solches Patent zu erlangen. Dagegen kann nach Supplementar-Artikel XIX. (Gesetz-Sammlung für 1849, S. 375.) jeder Unterthan eines Rheinuferstaates mit Einwilligung seiner Landes-Obrigkeit auch in denjenigen Uferstaaten, welchen er nicht angehört, mit einem Patente zur Führung von Dampfschiffen versehen werden.

Nach Art. 15. des Vertrages soll die Regierung desjenigen Uferstaates künftighin das Patent ausstellen, in welchem der Bewerber seinen thatsächlichen oder juristischen Wohnsitz hat. Auch soll durch die Verlegung des Wohnsitzes in einen andern Uferstaat das Patent seine Gültigkeit nicht verlieren. Der Inhaber soll indesz seinen neuen Wohnsitz von der betreffenden Behörde des letztern auf dem Patente vermerken lassen. Da das Schifferpatent künftighin nicht mehr, wie bisher, als Urkunde für die Nationalität des Schiffes dienen soll, so liegt auch kein Grund mehr

vor, die Befugnisz zur Ausstellung nur demjenigen Staate vorzubehalten, dem der Bewerber als Unterthan angehört. Die jetzige Bestimmung bietet den Vortheil dar, dasz auch andern Personen, als den Unterthanen der Uferstaaten Patente verliehen werden können, sofern sie nur im Gebiete eines der vertragenden Staaten ihren Wohnsitz nehmen.

d) Im Art. 42. der Akte ist vorgeschrieben, dasz das „betreffende" Schiff im Patente genau bezeichnet werden soll. Diese Vorschrift hat später durch den Supplementar-Artikel XIX, zu Gunsten der sogenannten Setzschiffer einige Modifikationen erlitten. Die Inhaber eines Rheinschifffahrts-Patentes dürfen nämlich auf einer Reise, und zwar auf dem Hin- und Rückwege ein anderes als das im Patente bezeichnete Segelschiff ohne Rücksicht, welchem Uferstaate dasselbe angehört, dann führen, wenn das zu führende Schiff *von der Polizei-Behörde des Einlade- oder Abfahrts-Ortes* auf dem Patente selbst, oder beim Mangel des Raumes auf einer Anlage desselben genau bezeichnet wird. Für mehrere Reisen und überhaupt für längere Zeit darf ferner die Führung eines in dem Patente nicht bezeichneten, irgend einem Rheinuferstaate angehörenden Segelschiffes von dem Patent-Inhaber übernommen werden, wenn das zu führende Schiff zuvor von seiner Landesobrigkeit in der vorangegebenen Weise auf dem Patente oder dessen Anlage bezeichnet worden ist.

Nach dem vorliegenden Vertrage soll von der Bezeichnung des Schiffes in dem Patente überhaupt Abstand genommen und den Inhabern von Schiffer-Patenten die Führung eines jeden Schiffes, gleichviel welchem Uferstaate dasselbe angehört, gestattet werden.

Die erwähnte Vorschrift der Akte von 1831 steht im Widerspruche mit den für andere konventionelle Ströme geltenden Bestimmungen, und hat eine Menge unnützer Weiterungen für den Schifferstand im Gefolge. So lange noch Schifffahrts-Abgaben auf dem Rheine erhoben wurden, und hierbei nicht eine gleichmäszige Behandlung der Flaggen sämmtlicher Ufer-Staaten stattfand, muszte an derselben festgehalten werden. Gegenwärtig ist kein Grund vorhanden, der es rechtfertigen könnte, einen Schiffer in Bezug auf die Ausübung seines Gewerbes auf ein bestimmtes Fahrzeug zu beschränken. Man hat wohl für die Vorschrift des Art. 42., abgesehen von den Rücksichten auf die Rheinzoll-Erhebung, geltend gemacht, dasz das Interesse des Schiffers für Schiff und Ladung erhöht werde, wenn er an ein bestimmtes Fahrzeug gebunden sei. Diese Erwägung konnte indesz — wenn man ihr überhaupt eine Bedeutung beizumessen hätte — nicht mehr entscheidend sein, nachdem der Supplementar-Artikel XIX. bereits so zahlreiche Ausnahmen von dem Prinzipe der Akte nachgelassen hatte.

Bisher diente nun, wie schon erwähnt, allerdings das Schiffer-Patent zum Nachweise der Nationalität des Schiffes, und ein solcher Nachweis wird auch künftig nicht ganz entbehrt werden können. Er wird daher zu diesem Zwecke in Zukunft eine besondere Urkunde ausgestellt werden müssen, durch welche das Recht zur Führung der Flagge des betreffenden Ufer-Staats konstatirt wird (vergl. Art. 2. Alinea 3. des Vertrages).

Die im Schluszprotokoll unter 4. B zu diesem Artikel enthaltenen Bestimmungen über die Dienstbücher der Schiffer etc. gründen sich auf Vereinbarungen, welche in den Jahren 1844 bis 1846 zwischen Ufer-Regierungen mit Ausschlusz Niederlands getroffen worden sind, und waren, da sie sich als zweckmäszig bewährt haben, aufrecht zu erhalten.

Die Art. 17. bis 19. beruhen auf früheren Beschlüssen der Central-Kommission, beziehungsweise der Festsetzung im 2. Alinea des Art. 45. der Akte von 1831.

Die Festsetzungen im Art. 44. und im Alinea 1. des Art. 45. der Akte von 1831 haben jede praktische Bedeutung verloren und sind deshalb weggelassen worden.

Das erste Alinea des Art. 20. stimmt im Wesentlichen mit dem Artikel 47. der Akte von 1831 überein. Im Alinea 2. dieses Artikels sind die Fälle präzisirt, in denen die Entziehung eines Schiffer-Patentes erfolgen musz.

11. Der Art. 22. enthält die Vorschriften über die Untersuchungen der Schiffe in Bezug auf ihre Tauglichkeit zur Rheinschifffahrt (Art. 53., 54. der Akte von 1831) und über die Schiffs-Atteste. Die fraglichen Untersuchungen müssen im Interesse der Sicherheit des Waaren- und Personentransports auf dem Rheine beibehalten werden. Es erscheint indesz nicht nöthig, sie, wie die Akte von 1831 vorschreibt, alljährlich vornehmen zu lassen, vielmehr genügt es, dasz sie nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur, und wenn der Befrachter oder eine der Ufer-Regierungen es ausdrücklich verlangt, wiederholt werden. Was als eine wesentliche Veränderung oder Reparatur angesehen werden soll, ist unter Nr. 5 B. des Schluszprotokolls näher bestimmt worden. Die Schiffe werden jetzt bei Weitem besser und meist auch aus dauerhafterem Material gebaut, als zur Zeit der Emanation der Akte und gewähren deshalb die Garantie für eine längere Haltbarkeit. Die jährlichen Untersuchungen sind mehr oder weniger zu einer Formalität geworden, die den Schiffern unnütze Kosten verursacht. Die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe auf dem Schiffs-Atteste, wie an dem Schiffe selber (Alinea 3. des Art. 22.), ist aus schifffahrtspolizeilichen Gründen nicht zu entbehren (Supplementar-Artikel XIII. Ges.-Samml. für 1841 S. 84.). Sie wurde bisher beim Aichen der Schiffe durch die Aich-Aemter festgestellt (cfr. Regulativ für die gleichförmige Aichung der Schiffe auf dem Rheine Anlage 3. zum Protokoll XIII. der Session der Central-Kommission von 1837, Gesetz-Samml. für 1841 S. 81.). Eine Veranlassung, Verabredungen über die Schiffs-Aiche zu treffen, liegt nach dem Wegfall der Rekognitionsgebühr, deren gleichmäszige Erhebung sie zu sichern bestimmt war, (Art. 17. der Akte von 1831), nicht mehr vor, und wenn auch aus anderen Gründen den Schiffern die Gelegenheit, ihre Schiffe nach wie vor aichen zu lassen nicht zu entziehen sein wird, (vergl. die Festsetzung unter 5 C. des Schluszprotokolls), so musz doch die Entscheidung hierüber lediglich dem Ermessen jeder Ufer-Regierung überlassen bleiben. Es konnte deshalb auf die Aich-Aemter hinsichtlich der Feststellung der höchsten Einsenkungstiefe nicht weiter zurückgegangen werden, vielmehr war dies Geschäft den Schiffs-Untersuchungskommissionen zu übertragen, die hierzu vollkommen befähigt sind, und denen übrigens unbenommen bleibt, die erforderlichen Ermittelungen, wie bisher, durch die Aich-Aemter bewirken zu lassen. Ueber die Beibehaltung der bisher üblich gewesenen Art der Bezeichnung der höchsten Einsenkungstiefe an dem Schiffskörper enthält das Schluszprotokoll unter 5 A. eine entsprechende Verabredung.

12. Die Führer der im Art. 23. erwähnten kleinen Fahrzeuge sind längst von der Verpflichtung, sich mit einem Patente zu versehen, entbunden; auch unterliegen die Fahrzeuge selbst keiner Untersuchung in Bezug auf ihre Tauglichkeit. Da Nachtheile hieraus nicht entsprungen, derartige Schiffe auch nur den kleinen Verkehr zu vermitteln bestimmt sind, so hat die vertragsmäszige Feststellung jener Erleichterung keinen Anstand finden können.

13. Der Art. 24. handelt von der Fährgerechtigkeit und entspricht dem ersten Satze des Art. 46. der Akte von 1831. Der übrige Inhalt dieses Artikels ist als selbstverständlich weggelassen worden.

14. Bisher haben die Angaben im Manifeste der Floszführer über den kubischen Inhalt der Stämme (Artikel 29. der Akte von 1831) die Grundlage für die in der Flosz-Ordnung für den Rhein vorgeschriebene Ausrüstung und Bemannung der Flösze und für die Untersuchungen in Bezug auf die Vollständigkeit der letzteren gebildet. Diese Angaben konnten als zuverlässig angesehen werden, da sie an der ersten Rheinzollstelle, welche das Flosz passirte, amtlich verifizirt werden muszten (Artikel 28. der Akte von 1831). Ein glaubwürdiges Dokument, das als Anhalt für die Prüfung, ob den Bestimmungen der Flosz-Ordnung genügt sei, dienen kann, musz der Floszführer auch ferner mit sich führen. Die amtliche Beglaubigung der bezüglichen Angaben ist aber in Zukunft schon an dem Abfahrtsorte herbeizuführen, da die Rheinzoll-Aemter aufgehoben sind. Welche Behörden mit diesen Beglaubigungen zu beauftragen sein werden, kann den Landes-Regierungen überlassen bleiben. Das solchergestalt verifizirte Dokument, der Floszschein, soll dann zugleich als Manifest für die Zollabfertigung dienen. Auf diesen Erwägungen beruhen die Festsetzungen im Artikel 25. und der Inhalt der dazu gehörigen Anlage B.

15. Der erste Satz des Artikel 26. enthält die Bestimmung des Artikels 60. der Akte von 1831, nur ist neben den Lootsen und Steuerleuten noch der Wahrschauer Erwähnung geschehen. Der zweite Satz gründet sich auf den im Jahre 1865 von der Central-Kommission gefaszten Beschlusz wegen Aufhebung des Lootsenzwanges auf dem Rheine.

16. Art. 27. entspricht den Art. 55., 69. und 70. der Akte von 1831; es ist jedoch das im Art. 69. vorgeschriebene Maximum für die Bohlwerks-, Krahn-, Waage- und Magazin-Gebühren weggelassen worden, weil die Festsetzung, dasz ein Entgeld nur zur Bestreitung der nothwendigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungs-Kosten erhoben werden soll, und dasz dieses Entgeld verhältniszmäszig herabzusetzen sei, wenn der Ertrag jene Kosten übersteigt, die Schifffahrt gegen Ueberhebungen und gegen die Verwendung der von ihr aufgebrachten Summen zu andern, ihren Interessen fremden Zwecken hinreichend sicher stellt (vergl. übrigens Art. 25. des Vertrages über die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereines vom 8. Juli 1867).

17. Die Bestimmungen im Alinea 1. des Art. 28., betreffend die Unterhaltung des Fahrwassers und der Leinpfade, sind dem Art. 67. der Akte von 1831 und dem Art. 23. des Handels- und Schifffahrtsvertrages zwischen dem Zollverein und Niederland vom 31. Dezember 1851 entnommen. Die Verpflichtung, das Fahrwasser auf Stromstrecken, welche noch nicht hinreichend in Stand gesetzt sind, durch Baken zu bezeichnen, ist von den Ufer-Regierungen bereits im Jahre 1865 bei Gelegenheit der Aufhebung des Lootsenzwanges übernommen worden. Die Verabredung, dasz in dem Falle, wo solche Stromstrecken sich in dem Gebiete zweier gegenüberliegenden Uferstaaten befinden, jeder von ihnen die Hälfte der Anlage- und Unterhaltungs-Kosten zu tragen habe, bedarf keiner näheren Begründung.

18. Die Festsetzung im Art. 29. ist neu; sie empfiehlt sich im Interesse einer möglichst übereinstimmenden Ausführung der Stromkorrektionen in den einzelnen Uferstaaten.

19. Im Art. 30. haben die Uferstaaten einander die im Art. 67. der Akte von 1831 enthaltene Zusage, die Schifffahrt durch künstliche Anlagen nicht behindern zu

wollen, erneuert. Zugleich ist die Bestimmung hinzugefügt worden, dasz Konzessionen zu neuen Schiffmühlen überhaupt nicht mehr ertheilt werden sollen. Sodann ist in Uebereinstimmung mit einem von der Central-Kommission im Jahre 1861 gefaszten Beschlusse die Unzulässigkeit der Erhebung von Brücken-Durchlaszgebühren ausgesprochen. Die in diesem Artikel getroffenen Verabredungen sind indesz auf den Rhein beschränkt, finden also unterhalb Gorinchem und Krimpen keine Anwendung. Die Königlich Niederländische Regierung hat es abgelehnt, eine gleiche Verpflichtung auch bezüglich der Wasserstraszen, welche die Verbindung des Rheines mit dem offenen Meere vermittelt, zu übernehmen, nicht etwa, weil es in ihrer Absicht liege, der Schifffahrt, an deren Prosperität sie selbst das gröszte Interesse habe, dort Hindernisse zu bereiten, sondern weil, sie eine Beschränkung ihrer freien Verfügung über diese bereits der Ebbe und Fluth unterliegenden Gewässer nicht für zulässig erachtete. Durch die Stipulation im Alinea 2. des Art. 2. ist zwar Fürsorge getroffen dasz der Schifffahrt der übrigen Uferstaaten der Weg nach und von dem Meere durch Kunstanlagen nicht völlig verlegt werde; es schien diese Bestimmung indesz nicht ausreichend, weil dadurch Anlagen, welche die Fahrt nur erschweren, nicht ausgeschlossen werden. Man glaubte deshalb von Niederland, auch in dieser Beziehung eine vertragsmäszige Sicherstellung in Anspruch nehmen zu sollen. Die Verhandlungen geriethen in Folge dieser Differenz einige Zeit ins Stocken. Es ist indesz schlieszlich gelungen, sie durch ein für beide Theile annehmbares Kompromisz zum Austrag zu bringen. Von den Anlagen, welche der Art. 30. im Auge hat, können hier überhaupt nur die Brücken in Betracht kommen. Die Errichtung von Schiffmühlen, Triebwerken u. dergl. ist auf jenen Gewässern mit Rücksicht auf ihre natürliche Beschaffenheit unmöglich. Die Brücken können aber nicht mit festem Oberbau versehen werden, weil sie von Seeschiffen passirt werden müssen, auf denen sich Vorrichtungen zum Senken und Heben der Masten und Kamine nicht anbringen lassen. Soll der bestehende Wasserweg für Seeschiffe offen bleiben, so müssen die Brücken daher bewegliche Durchlässe erhalten. Dasz die Fahrt durch solche Brücken an und für sich schon mit Belästigungen verknüpft ist, unterliegt keinem Zweifel. Man würde indesz augenscheinlich zu weit gehen, wenn man von der Niederländischen Regierung verlangen wollte, dasz sie sich des Baues solcher Brücken überhaupt enthalten sollte; es hiesze dies nichts anderes, als ihr die Verbindugn ihrer wichtigsten Handelsplätze durch Eisenbahnen unmöglich machen. Dagegen darf allerdings verlangt werden, dasz sie diese Brücken und namentlich den Durchlaszöffnungen eine solche Einrichtung gebe, welche die Passage durch dieselben möglichst wenig behindert. Die Niederländische Regierung hat sich bereit finden lassen, im Schluszprotokoll unter Nr. 7. eine entsprechende Erklärung abzugeben, bei welcher man sich im Hinblick auf den Art. 1. der Akte beruhigen zu können glaubte.

20. Gemeinschaftliche Strombefahrungen durch Wasserbau-Techniker sämmtlicher Uferstaaten haben schon bisher stattgefunden. Sie sind insofern von Nutzen, als dadurch ein Bild von den Fortschritten der Stromkorrektion in den einzelnen Uferstaaten gewonnen und den Sachverständigen Gelegenheit geboten wird, ihre Ansicht über die zweckmäszigsten Mittel zur Abhülfe der im Fahrwasser noch bestehenden Mängel auszutauschen.

Die im Art. 31. getroffene Verabredung, dasz solche Strombefahrungen auch in Zukunft stattfinden sollen, entspricht den für die Elbe und für die Weser bestehenden ähnlichen Festsetzungen.

21. Zu Art. 32. Bei den frühern Verhandlungen der Central-Kommission über den Erlasz einer gemeinschaftlichen Schifffahrts-Polizei-Ordnung ist von der Mehrzahl der Ufer-Regierungen wiederholt der Wunsch ausgesprochen worden, dasz man sich über eine gleichmäszig in allen Uferstaaten zur Anwendung zu bringende Strafbestimmung verständigen möge. Obwohl die Zweckmäszigkeit der Festsetzung eines gleichen Strafmaszes für alle Uferstaaten, wie sie die Akte von 1831 im Art. 64. für die in den Art. 61. und 62. erwähnten polizeilichen Vergehen enthält, nicht in Abrede gestellt werden konnte, so haben doch einige Regierungen mit Rücksicht darauf, dasz eine solche Verständigung nicht ohne Abänderung der in ihrem Gebiete geltenden Strafgesetzgebung möglich war und es nicht für angemessen erachtet wurde, die Thätigkeit der gesetzgebenden Gewalten des Gegenstandes wegen in Anspruch zu nehmen, ihre Zustimmung versagen zu müssen geglaubt. Gegenwärtig konnte indesz dies Bedenken nicht mehr entscheidend sein, denn mit Ausschlusz der Kaiserlich Französischen Regierung sind sämmtliche Ufer-Regierungen nach den bestehenden Verfassungen genöthigt, die neue Rheinschifffahrts-Akte ihren Landesvertretungen zur Genehmigung vorzulegen, so dasz es also eines besonderen Aktes der Gesetzgebung in Bezug auf die hier in Rede stehende Materie nur in Frankreich bedarf. Als Maximum der gemeinsamen Strafbestimmung glaubte man dasjenige der Akte von 1831, nämlich 300 Franken festhalten zu müssen; das Minimum ist dagegen von 100 Franken auf 10 Franken herabgesetzt worden, da eine Strafe von 100 Franken oder auch nur von 20 Franken, wie sie der Supplementar-Artikel XIII. (Gesetz-Sammlung für 1841 Seite 84.) zuläszt, für viele Kontraventionen gegen die Schifffahrts-Polizei-Ordnung offenbar zu hart sein würde. Es ist hierbei noch in Frage gekommen, ob nicht auch gleiche Grundsätze über die Umwandlung der Geldbuszen, welche wegen Unvermögens nicht bezahlt werden können, in Gefängniszstrafen zu vereinbaren seien. Indesz ist davon nach dem Vorgange der Akte von 1831 Abstand genommen worden, da die Prinzipien der in den verschiedenen Uferstaaten bestehenden Strafgesetzgebungen in dieser Beziehung so erheblich von einander abweichen, dasz sich eine Festsetzung, die nicht in die eine oder die andere dieser Gesetzgebungen tief einschnitte, nicht treffen liesz (vergl. beispielsweise Art. 467. des code pénal und §. 17. des Strafgesetzbuches vom 14. April 1851).

22. Dasz man die internationale Gerichtsbarkeit, wie sie durch den achten Titel der Akte von 1831, der von den Gerichten in streitigen Rheinschifffahrts-Angelegenheiten handelt, begründet worden, beizubehalten habe, konnte keinem Zweifel unterliegen; schon der Art. 85. allein gewährt den Betheiligten ein so werthvolles Recht, dasz ein Verzicht auf jene Einrichtung sich nicht würde rechtfertigen lassen. Die Gemeinsamkeit der Interessen aller Uferstaaten, wie sie sich im Laufe der Zeit mehr und mehr entwickelt hat, bedingte vielmehr eher eine Ausdehnung als eine Beschränkung der bezüglichen Vereinbarungen. Die Art. 81. u. ff. der Akte haben indesz (Art. 33. bis 40.) in mehrfacher Hinsicht Abänderungen erleiden müssen. Es waren:

a) alle diejenigen Bestimmungen in Wegfall zu bringen, welche sich auf die Rheinschifffahrts-Abgaben und deren Erhebung beziehen, weshalb denn auch die Bezeichnung „Rheinzoll-Gerichte" in „Rheinschifffahrts-Gerichte" umgewandelt ist;

b) erschien es angemessen, einerseits die Kompetenz für Straf- und Civilsachen

schärfer, als es im Art. 81. der Akte von 1831 geschehen, zu sondern und zu präzisiren, andererseits sie namentlich für Strafsachen zu erweitern (Art. 34.). Während nämlich bisher mit Rücksicht auf die Fassung der Bestimmung im Art. 81. unter *a.* („Kontraventionen gegen die Bestimmung *dieser Schifffahrts-Ordnung*"), aber unzweifelhaft nicht im Geiste der Akte, die Zuwiderhandlungen gegen andere als die in der letzteren enthaltenen schifffahrts- und strompolizeilichen Anordnungen der Uferstaaten, als Polizei-Kontraventionen von den Polizei-Gerichten entschieden wurden, sollen sie in Zukunft ebenfalls unter die Jurisdiktion der Rheinschifffahrts-Gerichte fallen. Es sind ferner die Worte im Art. 81. unter *d.* der Akte: „aus Fahrlässigkeit" im Art. 34. II. *c.* weggeblieben, da kein Grund abzusehen ist, weshalb die Rheinschifffahrts-Gerichte nicht auch über Civil-Ansprüche, wegen Beschädigungen, die Schiffer oder Flößer *absichtlich* Andern zugefügt haben, befinden sollen.

c) Für die Festsetzung besonderer Prozeszformen, unter welchen das Recht geltend zu machen ist, liegen weder in der Natur der zu entscheidenden Sachen, noch in anderen Verhältnissen ausreichende Gründe vor. Durch die Reproduktion des im Art. 84. der Akte von 1831 vorgeschriebenen Verfahrens hätte man sich nur Schwierigkeiten bereitet, wenn es in einem oder dem anderen Uferstaate für erforderlich erachtet worden wäre, die bestehende Prozesz-Gesetzgebung umzubilden. Die Regierungen, wie die Betheiligten, haben nur das eine Interesse, dasz die vor die Rheinschifffahrts-Gerichte verwiesenen Angelegenheiten, ohne Beeinträchtigung der Gründlichkeit, so schleunig als möglich erörtert und abgeurtheilt werden. Dieser Zweck wird aber schon dann erreicht, wenn, wie dies im Art. 36. geschehen ist, festgesetzt wird, dasz das Verfahren ein möglichst einfaches und beschleunigtes sein soll.

d) Die Vollstreckbarkeit der in einem der Uferstaaten in Rheinschifffahrts-Sachen erlassenen Urtheile in den anderen Uferstaaten (Art. 85. der Akte von 1831) liegt im Wesen der ganzen Einrichtung. Man durfte indesz in der Gewährung der gegenseitigen Rechtshülfe hierbei nicht stehen bleiben. Es entspricht dem Gedanken einer internationalen Gerichtsbarkeit, dasz die Ufer-Regierungen einander auch zur Herbeiführung eines Urtheils die nöthige Hülfe bei der Vorladung der Parteien, der Zeugen, bei der Insinuation der Urtheile leiften, und dasz folglich alle in den einzelnen Staaten bestehenden Surrogate für diese Zustellungen wegfallen. Dabei versteht sich von selbst, dasz die letzteren den Gesetzen desjenigen Landes gemäsz erfolgen müssen, in welchem sie stattfinden. Die im Art. 40. zu diesem Zweck getroffene Verabredung beseitigt zugleich die Unzuträglichkeiten, die durch den Mangel einer solchen gegenseitigen Rechtshülfe in der Praxis hervorgetreten sind. Es soll hier nur beispielsweise eine derselben Erwähnung finden. Nach Art. 13. des Gesetzes vom 11. Mai 1855, die Abänderung einiger Vorschriften über das gerichtliche Verfahren in dem Bezirk des Appellations-Gerichtshofes zu Köln betreffend (Gesetz-Sammlung für 1855, S. 548. ff.), gelten die Bestimmungen der Art. 10. bis 12. dieses Gesetzes, nach denen in Polizei- oder Zuchtpolizei-Sachen ein Beschuldigter, welcher im Inlande keinen bekannten Wohnsitz oder Aufenthaltsort hat, er mag im Auslande wohnen oder nicht, durch Aushang der Vorladung am Haupteingang des Sitzungssaales des erkennenden Gerichts und durch Insertion derselben in den öffentlichen Anzeiger des Amtsblattes citirt werden kann, auch für die Rheinschifffahrts-Gerichte. Zwar ist nach Art. 14. a. a. O. die Zulässigkeit der Vorladungen oder Zustellungen an den Beschuldigten in Person oder an seinem Wohn-

sitze oder Aufenthaltsorte nicht ausgeschlossen, und es ist die Vorladung solcher Personen, welche im Auslande wohnen oder sich aufhalten, auch dann gültig, wenn sie durch die zuständige auswärtige Behörde bewirkt wird. Es hat indessen Seitens der Rheinschifffahrts-Gerichte von der ihnen durch Art. 14. gewährten Licenz kein Gebrauch gemacht werden können, wenn der Beschuldigte seinen Wohnsitz oder Aufenthaltsort in einem Rheinuferstaate hatte, mit welchem ein Justiz-Vertrag nicht besteht und es ist deshalb nicht selten der Fall vorgekommen, dasz bei Anwendung der Vorschrift des Art. 10. der Angeklagte von der Vorladung keine Kenntnisz erhalten hatte und demnächst in contumaciam verurtheilt worden ist. Dasz hierin eine Härte liegt, ist nicht zu verkennen; sie läszt sich indesz nur vermeiden, wenn sämmtliche betheiligten Regierungen, wie dies jetzt geschehen ist, sich gegenseitig die Zustellung der von den Rheinschifffahrts-Gerichten ausgehenden Vorladungen nach Maszgabe der in ihren resp. Gebieten geltenden Gesetze zusichern.

Als eine Folge des Systems der unbeschränkten Rechtshülfe ist der Wegfall der Prozesz-Kautionen, welche Ausländer als solche zu stellen haben, anzusehen (Art. 36.).

e) Da die Stelle des Ober-Aufsehers der Rheinschifffahrt eingehen soll, so hat im Art. 37., der sich im Uebrigen an den Art. 88. der Akte von 1831 anlehnt, vorgeschrieben werden müssen, dasz im Falle der Einlegung der Berufung an die Central-Kommission die Akten dieser unmittelbar von dem betreffenden Rheinschifffahrts-Gerichte einzureichen seien.

f) Eine besondere Vereidigung der Richter auf die Akte, wie sie im Art. 83. derselben vorgeschrieben ist, kann unterbleiben. Der zwischen den betheiligten Regierungen abgeschlossene Vertrag musz in allen Uferstaaten publizirt werden, und ist dann, wie jeder andere Staats-Vertrag für die Gerichtshöfe bindende Norm.

Die sonstigen in den Art. 33. bis 40. enthaltenen Abweichungen von den Art. 81. und ff. der Akte sind unwesentlich und bedürfen keiner näheren Erläuterung.

23. Von den Organen, denen die Ufer-Regierungen im Art. 89. der Akte von 1831 die Vollziehung ihrer Vereinbarungen übertragen haben, sind im vorliegenden Vertrage nur die vier Aufseher und die Central-Kommission beibehalten worden. Die Funktionen der Rheinzollbeamten (Artt. 89. Nr. 4.) haben in Folge der Einstellung der Abgaben-Erhebung aufgehört. Die Stelle des Ober-Aufsehers der Rheinschifffahrt ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen eine vollkommen entbehrliche. Seine Amtswirksamkeit, der schon durch die Akte von 1831 enge Grenzen gezogen waren, hat, je ernstlicher es sich die Ufer-Regierungen haben angelegen sein lassen, begründete Beschwerden der Schiffer aus dem Wege zu räumen, im Laufe der Zeit um so mehr an Bedeutung verloren. Die Aufgabe, die den Uferstaaten jetzt noch zu lösen übrig bleibt, beschränkt sich fast ausschlieszlich auf die Korrektion des Stromes. Abgesehen davon, dasz es einer Anregung zur Erfüllung der in dieser Beziehung übernommenen Verbindlichkeiten künftighin überhaupt kaum noch bedürfen möchte, genügen als Organe für die gemeinsam auszuübende Kontrole die Central-Kommission und die Aufseher. Der Fall ist überhaupt nicht vorgekommen, dasz sich eine Regierung durch Einschreiten des Oberaufsehers hat bestimmen lassen, örtliche Schifffahrts-Hindernisse aus dem Wege zu räumen; wo hin und wieder Säumigkeit im Spiele war, hat nur die Dazwischenkunft der Central-Kommission Abhülfe zu schaffen vermocht. Es ist Thatsache, dasz dieser Beamte schon bisher

fast ohne alle Beschäftigung war, sie wird mit dem Wegfall der Rheinschifffahrts-Abgaben voraussichtlich ganz aufhören. Ein Nachtheil für die Schifffahrt ist von der Aufhebung der Stelle nicht zu besorgen; den Uferstaaten aber wird ein Aufwand erspart werden, der als ein nothwendiger oder auch nur nützlicher sich gegenwärtig nicht mehr bezeichnen läszt. Uebrigens ist der bisherige Inhaber der Stelle bereits seit dem 1. April d. J. pensionirt.

24. Die Art. 41. und 42. welche von den Aufsehern handeln, schlieszen sich an die Art. 101. und 102. der Akte von 1831 an. Nur die Bestimmung, dasz die Disziplinargesetze desjenigen Uferstaates, in welchem der Aufseher seinen Wohnsitz hat, auf ihn Anwendung finden, ist neu; sie wird zu Ausstellungen keine Veranlassung darbieten. Auch die Beschäftigung der Aufseher hat sich im Laufe der Zeit wesentlich vermindert. Es liegt deshalb in der Absicht, eine dieser Stellen einzuziehen und die Bezirke künftig so abzugrenzen, dasz der erste von Basel bis Mainz, der zweite von Mainz bis zur Niederländischen Grenze und der dritte von dort sich auf den übrigen Theil des Stromes im Niederländischen Gebiet erstreckt.

Eine hierauf bezügliche Vereinbarung unter den betheiligten Ufer-Regierungen ist im Art. 41. vorbehalten.

25. Die Bestimmungen in Betreff der Central-Kommission und deren Wirksamkeit (Art. 43. bis 47.) enthalten folgende Abweichungen von den Festsetzungen der Akte von 1831 und des Supplementar-Artikels XIV:

a) Nach Art. 91. der Akte von 1831 bildet die Vereinigung der Abgeordneten der Uferstaaten die Central-Kommission. Um der letztern den Charakter einer ständigen Behörde, den sie schon seit längerer Zeit auf Grund späterer Beschlüsse der Ufer-Regierungen besitzt, zu erhalten, ist die Fassung dahin verändert, dasz die Bevollmächtigten, auch wenn sie nicht vereinigt sind, Beschlüsse fassen können (vergl. die Festsetzungen im Schluszprotokoll unter Nr. 9. A. und B.).

b) Die Abhaltung einer auszerordentlichen Sitzung soll schon auf Antrag einer Ufer-Regierung stattfinden, eine Bestimmung, die mit der Praxis, wie sie sich in den letzten Jahrzehnten gebildet hat, im Einklang steht.

c) Im Entwurf ist das Alinea 2. des Artikels 91. der Akte von 1831, betreffend die Bestellung eines Sekretairs der Central-Kommission weggeblieben. Rücksichten der Billigkeit bedingen es, dasz nicht ein einzelnes Mitglied ausschlieszlich mit den schriftlichen Arbeiten der Kommission belastet, diese vielmehr, was übrigens schon bisher meist geschehen ist, nach Bestimmung des Vorsitzenden unter sämmtliche Mitglieder vertheilt werden.

d) Da es zur Führung einer gemeinschaftlichen Kasse (Artikel 96. der Akte von 1831) bei Aufhebung der Stelle des Ober-Aufsehers an einem geeigneten Organe fehlt, so soll in Zukunft die Vereinnahmung der Zuschüsse zu den Pensionen und die Auszahlung der letztern durch die Preuszische Regierung, die Vereinnahmung und Verrechnung der Kanzleikosten der Central-Kommission durch die Badische Regierung erfolgen. Diese hat auch die Sorge für die Beaufsichtigung des Archivs übernommen, dessen Aufbewahrung nach Artikel 92. der Akte von 1831 bisher dem Ober-Inspektor oblag (vergl. Schluszprotokoll unter No. 9. C.).

352. 1868, SCHIFFAHRTS-POLIZEI- UND FLOSSORDNUNG FÜR DEN RHEIN DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT. Baden 3 Juni 1869 G. u. V. Bl. 1869 Nr. XIV S. 226, Bayern 12 Juli

1869 Reg. Bl. 1869 Nr. 49 S. 1287, Frankreich 1/2 Juli 1869 Präfekt. A. Bl. 1869 Nr. 43, A. Bl. f. Ober-Elsass 1872 Nr. 31 S. 179, f. Unter-Elsass 1872 Nr. 28 S. 131, Hessen 25 Juni 1869 Reg. Bl. 1869 Nr. 28 S. 485, Niederland 24 Juni 1869 Staatsblad Nr. 106, vgl. auch die Richtigstellungen in Staatsblad 1873 Nr. 183 und Staatsblad 1880 Nr. 40, Preussen 6 August 1869 A. Bl. Coblenz Nr. 28.

(BADEN). Mit allerhöchster Ermächtigung aus Groszherzoglichem Staatsministerium vom 26. Mai d. J. wird die unter dem 12. Mai 1864 Regierungsblatt Nr. XX. verkündete „Neue Schifffahrts-Polizeiordnung für den Rhein" mit 1. Juli d. J. auszer Wirksamkeit gesetzt und tritt mit diesem Tage an deren Stelle nachstehende, unter den Rheinuferstaaten vereinbarte Schifffahrts-Polizei- und Flosz-Ordnung für den Rhein.

Karlsruhe, den 3. Juni 1869. *Groszherzogliches Handelsministerium.*
VON DUSCH.
Vdt. FESENBECKH.

(BAYERN.) Nachdem zwischen den Regierungen von Bayern, Baden, Frankreich, Hessen, den Niederlanden und Preuszen unterim 17. October vorigen Jahres eine Schifffahrts-Polizei- und Floszordnung für den Rhein vereinbart und allseitig genehmigt worden ist, so wird dieselbe, unter Bezugnahme auf die durch § 25 des Landtagsabschiedes vom 29. April dieses Jahres ertheilte Allerhöchste Ermächtigung *Seiner Majestät des Königs* mit dem Beifügen zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz diese Verordnung vom 1. Juli d. Js. ab an die Stelle der bestehenden allgemeinen und besonderen Bestimmungen über Gegenstände, worin in derselben verfügt ist, insbesondere an die Stelle der mit der Allerhöchsten Verordnung vom 27. Februar 1864 publicirten Neuen Schifffahrts-Polizei-Ordnung für den Rhein (Regierungsblatt von 1864 S. 653 ff.) and der mit der Bekanntmachung vom 25. März 1860 publicirten Floszordnung für den Rhein (Regierungsblatt von 1860 S. 331 ff.) zu treten hat.

München, den 12. Juli 1869.

Auf Seiner Majestät des Königs Allerhöchsten Befehl.
Fürst v. HOHENLOHE, v. SCHLÖR, v. HÖRMANN, v. FISCHER, *Staatsrath.*
Durch den Minister: der Generalsecretär, Ministerialrath
DR. PRESTELE.

(FRANKREICH.)

(HESSEN.) Die nachstehende, zwischen den Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten unterm 17. October 1868 zu Mannheim vereinbarte Schifffahrts-Polizei- und Flosz-Ordnung für den Rhein wird hiermit unter dem Anfügen zur allgemeinen Kenntnisz gebracht, dasz dieselbe mit dem 1. Juli l. J. für die Groszherzoglich Hessische Rheinstrecke in Kraft tritt.

Zuwiderhandlungen gegen gedachte Verordnung werden der Bestimmung in Art. 32 der revidirten Rheinschifffahrtsacte vom 17. October 1868 (Reg.-Bl. 1869 Nr. 22) gemäsz mit einer Geldbusze von 4 fl. 40 kr. bis 140 fl, bestraft.

Die seitherigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen über Gegenstände, worüber in gedachter Schifffahrts-Polizei und Floz-Ordnung verfügt ist, insbesondere:

1) die Verordnung vom 12. April 1864, das Befahren des Rheinstroms betreffend (Regbl. Nr. 18),

2) die Bekanntmachung vom 7. März 1860, die Floszordnung für den Rhein betreffend (Regbl. Nr. 8),

3) die Verordnung vom 31. August 1862, die Flöszerei auf dem Rhein betreffend (Regbl. Nr. 31)

treten mit dem 1. Juli l. J. auszer Wirksamkeit.

Darmstadt, den 25. Juni 1869.

Aus Allerhöchstem Auftrag:
Groszherzogliches Ministerium des Groszherzoglichen Hauses und des Aeuszern
v. DALWIGK. ROTHE.

(NIEDERLAND.) Wij WILLEM III, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Op de gemeenschappelijke voordragt van Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Financien, van den 24sten Mei 1869, no. $\frac{291,\ 3\text{de}\ \text{Afd.}}{35,\ \text{I. U. R. en Acc.}}$;

Den Raad van State gehoord (advies van den 8sten Junij 1869, no. 6);

Gezien de artikelen 1 en 32 der herziene akte omtrent de Rijnvaart, den 17den October 1868 te *Mannheim* gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmagtigden der Regeringen van *Nederland, Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen,* en *Pruissen,* en voor zooveel noodig, goedgekeurd bij de wet van den 4den April 1869 (*Staatsblad* no. 37), zoomede het reglement van politie voor de scheep- en vlotvaart op den *Rijn* naar aanleiding van art. 48 der genoemde akte door dezelfde gevolmagtigden vastgesteld;

Overwegende, dat het wenschelijk is de bepalingen van dit reglement, behalve op den *Rijn* (met inbegrip van de *Waal* en de *Lek*), buitendien ook in te voeren op de *Merwede,* de *Noord* en de *Nieuwe Maas*;

Hebben goedgevonden en verstaan te bepalen:

Art. 1. Het hierbij gevoegde reglement van politie voor de scheep- en vlotvaart op den *Rijn,* gemeenschappelijk vastgesteld door gevolmagtigden van de Regeringen der Oeverstaten, wordt ingevoerd met 1. Julij 1869.

Art. 2. De bepalingen van genoemd reglement worden met denzelfden dag ook ingevoerd op de *Merwede* tot aan den mond der *Wollewevershaven* te *Dordrecht,* op de *Noord* en op de *Nieuwe Maas* tot aan den mond der *Oude Haven* te *Rotterdam.*

Op deze rivieren en op den *Rijn* (met inbegrip van de *Lek* en de *Waal*) zijn Onze besluiten van 2 Mei 1863 (*Staatsblad* no. 52) en 3 Februarij 1867 (*Staatsblad* no. 6) niet van toepassing.

Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Financien zijn belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk gelijktijdig in het *Staatsblad* en in de *Staatscourant* zal worden geplaatst.

Het Loo,, den 24sten Junij 1869. WILLEM.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,
FOCK.
De Minister van Financien,
VAN BOSSE.
De Minister van Buitenlandsche Zaken,
ROEST VAN LIMBURG.

Uitgegeven den *dertigsten* Junij 1869.
De Minister van Justitie,
VAN LILAAR.

(PREUSSEN.) Unter Bezugnahme auf Artikel 32 der revidirten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober v. J., welcher also lautet:

Zuwiderhandlungen gegen die von den Uferregierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften sollen mit Geldbussen von zehn bis 300 Franken bestraft werden."

bringen wir nachfolgende Verordnungen zur öffentlichen Kenntnis wobei wir bemerken, dass alle bis jetzt in Geltung gewesenen einschlägigen Verordnungen gleichzeitig ausser Kraft gesetzt werden.

Coblenz, den 6. August 1869.

Königliche Regierung.

Schiffahrts-Polizei- und Floszordnung für den Rhein.

ERSTE ABTHEILUNG.

Bestimmungen für den ganzen Strom.

Allgemeine Vorschrift zur Verhütung von Beschädigung beim Betriebe der Schifffahrt und der Flöszerei.

Art. I. 1) Die Führer von Fahrzeugen jeder Art und von Flöszen, die Besitzer von Fähren, Schiffmühlen, Badeanstalten oder sonstigen an oder auf dem Rhein befindlichen Anlagen, sowie die zur Beaufsichtigung oder Oeffnung von Schiffbrücken angenommenen Personen haben ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, dasz gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

2) Die Floszführer sind verpflichtet, ihrem Flosz einen Wahrschaunachen vorauszuschicken. Der Nachen soll wenigstens eine Stunde vor dem Flosze vorausfahren und eine aus sechzehn roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken. Den Namen des Nachenführers hat der Floszführer auf dem Floszscheine (Art. 25 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte) zu vermerken oder der ersten Hafenpolizeibehörde, welche das Flosz erreicht, zur Eintragung in den Floszschein zu bezeichnen.

Reglement van politie voor de scheepvaart en de vlotvaart op den Rijn.

EERSTE GEDEELTE.

Bepalingen, toepasselijk op den geheelen loop van den stroom.

Algemeene verpligting om schade te voorkomen bij het uitoefenen der scheep- en vlotvaart.

Art. I. 1°. De schippers van vaartuigen van allerlei soort, de vlotvoerders, de eigenaars van ponten, molens op vaartuigen, badplaatsen en eenigerlei inrigtingen op den *Rijn* of zijne oevers geplaatst, en insgelijks zij, die belast zijn met het toezigt op of de opening der schipbruggen, moeten waken dat alle schaden en belemmeringen wederkeerig worden vermeden.

2°. De vlotvoerders zijn gehouden om hunne vlotten te doen voorafgaan door een schuitje met een waarschuwer. Dit schuitje moet het vlot minstens één uur voorgaan en eene vlag voeren, bestaande uit zestien ruiten, afwisselend rood en zwart. De bestuurder moet op de vlotverklaring (artikel 25 van de herziene Rijnvaart-akte) den naam van den waarschuwer vermelden, of dien daarop doen vermelden door de politie van de eerste haven, waar het vlot aankomt.

Wird die Weiterfahrt des gewahrschauten Floszes durch unvorhergesehene Umstände verhindert, so hat der Floszführer sofort einen zweiten Wahrschauer abzusenden, welcher die Betheiligten benachrichtigt, dasz das Flosz nicht eintreffen werde.

Von der Verpflichtung, einen Wahrschauer vorauszusenden, blieben jedoch die hiervon schon bisher befreit gewesenen Führer kleiner Flösze, welche auf dem Rheine z. B. unter der Benennung „einzelne Böden" oder „einzelne Stümmel" bekannt sind, entbunden.

Die Führer solcher Flösze sind aber gehalten, auf dem Flosze selbst die vorbeschriebene Flagge aufzustecken.

3) Kein Schiff darf in dem Masze belastet werden, dasz es tiefer geht, als die Linie, durch welche die gröszte zulässige Einsenkung bezeichnet worden ist.

4) Diejenigen mit einem festen Decke nicht versehenen Fahrzeuge, welche bei ihrer tiefsten zulässigen Einsenkung nicht noch eine freie Bordhöhe von mindestens 1 Fusz Rhein. (0,3 Meter) behalten, müssen, auch wenn sie still liegen, mit mindestens 1 Fusz hohen, starken, dichten und dem Wellenschlage hinreichenden Widerstand leistenden Aufsatzbrettern versehen werden.

Verhalten während der Fahrt.

In Allgemeinen.

Art. II. 1) Kein Schiff darf von seiner Abfahrtsstelle aus, oder auf seiner Fahrt, in den Fahrweg eines andern, im Fahren begriffenen Schiffes hineinfahren, und dasselbe in seinem Laufe stören.

2) Fahrzeuge jeder Art. welche bei der Querfahrt über den Strom den Kurs eines Dampfschiffes mit oder ohne Anhang kreuzen, müssen von einem zu

Indien de aangekondigde komst van het vlot door eenige onvoorziene omstandigheid vertraagd wordt, moet de vlotvoerder een tweeden waarschuwer zenden om de belanghebbenden te verwittigen dat het vlot niet komt.

De voerders van kleine afzonderlijke vlotten, langs den *Rijn* bekend onder den naam van „einzelne Böden" of „einzelne Stümmel" zijn vrijgesteld van de verpligting om zich door een waarschuwer te doen voorafgaan.

De voerders van zoodanige vlotten zijn echter gehouden om de boven voorgeschreven vlag op hunne vlotten te plaatsen.

3°. Geen vaartuig mag zoodanig geladen zijn dat zijn diepgang de lijn overschrijdt, welke de uiterste toegelaten grens aanwijst.

4°. Vaartuigen zonder vast dek, die, met het maximum der lading waarvoor zij vatbaar zijn, geen scheepsboord hoogte van minstens één Rijnsche voet (0. 3 meter) boven water hebben, moeten, zelfs wanneer zij stil liggen, voorzien zijn van een toestel van sterke planken, die ten minste één voet boven het boord uitsteekt en in staat is aan de slagen van het water voldoenden weêrstand te bieden.

VOORSCHRIFTEN, BIJ DE VAART IN ACHT TE NEMEN.

In het algemeen.

Art. II. 1°. Geen vaartuig mag bij het vertrek of gedurende de vaart, de koerslijn, die een ander vaartuig volgt, snijden, noch dit laatste in zijn koers belemmeren.

2°. De vaartuigen van allerlei soort, die den weg eener stoomboot met of zonder gesleept wordende vaartuigen over dwars kruisen, moeten zich op een

Berg fahrenden Dampfschiffe mindestens um die halbe Strombreite und von einem zu Thal fahrenden Dampfschiffe mindestens um die ganze Strombreite von dessen Bugspriet entfernt bleiben.

3) In scharfen Strombiegungen, an denen sich keine Wahrschau befindet müssen, so lange bis man vom Steuer aus in das offene Reck hineinsehen kann, alle Dampfschiffe mit oder ohne Anhang die Seite des Fahrwassers halten, welche rechts (steuerbordseits) liegt, und die zu Thal fahrenden auszerdem noch die Kraft vermindern.

4) Auf Strecken, wo Fahrzeuge an Bohlwerken oder an festen Werften liegen, oder am Ufer im Aus- oder Einladen begriffen sind, dürfen die zwischen denselben und der Mitte des Stroms durchfahrenden oder aufschlagenden (wendenden) Dampfschiffe mit oder ohne Anhang nicht mit gröszerer Geschwindigkeit fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung nothwendig ist. In gleicher Weise musz die Geschwindigkeit beim Vorbeifahren an den im Strome liegenden zur Ausführung von Correctionsarbeiten dienenden Fahrzeugen vermindert werden.

5) Mehr als zwei Schiffe dürfen niemals neben einander gekuppelt fahren.

6) Das Quertreiben der Fahrzeuge ist, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, untersagt.

Vorbeifahren der Schiffe an einander.

I. Wenn sie sich in verschiedenen Fahrwegen befinden.

Art. III. Schiffe, welche sich in verschiedenen Fahrwegen befinden, haben,

afstand, bepaald op minstens ééne halve stroombreedte, van den boegspriet dier stoomboot verwijderd houden, wanneer deze den stroom opvaart. Die afstand moet minstens de geheele breedte van den stroom bedragen, wanneer de stoomboot dezen afvaart.

3°. Op plaatsen, waar de stroom sterke bogten vormt en waar geen standplaats van waarschuwers (Wahrschau) bestaat, moeten alle stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen, het vaarwater aan stuurboordszijde houden, tot dat men van het roer de doorvaart in regte lijn kan doorzien. De afvarende stoombooten moeten bovendien hare vaart verminderen.

4°. Op gedeelten, waar vaartuigen tegen steigers of kaaijen gemeerd zijn, of aan den oever bezig zijn te laden of te lossen, mogen de stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen in het voorbijgaan of wenden tusschen de eerstbedoelde vaartuigen en het midden van den stroom geen grootere snelheid hebben dan het goed sturen der boot en de kracht, die voor hare vaart noodig is, vereischt. Op dezelfde wijze moeten zij hare vaart verminderen in het voorbijgaan van vaartuigen, die op den stroom stil liggen en dienen voor de uitvoering van verbeteringswerken.

5°. Gedurende de vaart mogen nimmer meer dan twee vaartuigen nevens elkander gekoppeld zijn.

6°. Behoudens het geval van overmagt, is het aan alle vaartuigen verboden om zich dwars over den stroom te laten afdrijven.

Het ontmoeten der vaartuigen.

I. Wanneer zij zich in verschillende vaarwaters bevinden.

Art. III. Vaartuigen, die zich in verschillende vaarwaters bevinden en el-

wenn sie in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, den Fahrweg einzuhalten, in welchem sie sich befinden.

II. Wenn sie sich in einem und demselben Fahrwasser befinden.

A. Mit genügender Breite.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. IV. Schiffe, welche sich in einem und demselben Fahrwege befinden, dürfen nur dann in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, wenn das Fahrwasser nach dem jedesmaligen Wasserstande unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Sie haben in diesem Falle die nachstehenden Vorschriften (Art. V. und VI.) zu beachten.

Vorbeifahren in derselben Richtung.

Art. V. 1) Erreicht ein mit oder ohne Anhang fahrendes Dampfschiff ein anderes Dampfschiff oder einen Schleppzug bis auf eine Entfernung von zwei Schiffslängen (80 Meter), so darf es sich demselben nicht weiter nähern. Will jedoch der Führer des hintern Dampfschiffes vorbeifahren, so musz derselbe fünf Glockenschläge geben und eine blaue Flagge (zur Nachtzeit statt dieser eine hellbrennende Laterne mit weiszem Glase) auf halben Mast aufziehen lassen, worauf das vorfahrende Dampfschiff während der Vorbeifahrt seine Kraft zu vermindern und nach der linken (Backbordseite), das vorbeifahrende nach der rechten Seite (Steuerbordseite) auszuweichen hat.

Schiffer, welche auf den Stromstrecken unterhalb Spyk fahren, müssen zur Nachtzeit die Laterne nicht auf halben Mast, sondern unter dem Bugspriet anhängen lassen.

kander ontmoeten, hetzij dat zij elkander voorbijgaan in dezelfde rigting, hetzij dat zij elkander tegenkomen in tegenovergestelde rigting, moeten het vaarwater blijven volgen waarin zij zich bevinden.

II. Wanneer zij zich in hetzelfde vaarwater bevinden.

A. bij genoegzame breedte.

Algemeene bepalingen.

Art. IV. Vaartuigen, die zich in één en hetzelfde vaarwater bevinden, hetzij zij in dezelfde rigting varen of niet, mogen elkander niet voorbijgaan dan voor zooveel naar den waterstand op dat tijdstip het vaarwater blijkbaar voldoende is voor eene gelijktijdige doorvaart. In dit geval moeten zij zich gedragen naar de volgende voorschriften (artt. V en VI).

Doorvaart in dezelfde rigting.

Art. V. 1°. Wanneer eene stoomboot, met of zonder gesleept wordende vaartuigen, op een' afstand van twee scheepslengten of 80 meter eene andere stoomboot of sleepkonvooi genaderd is, mag zij deze niet nader bijkomen. Indien evenwel de schipper der achterste stoomboot de voorste wil voorbijvaren, moet hij vijf klokslagen geven, terwijl hij eene blaauwe vlag ('s nachts een helder brandende lantaarn met wit glas) ter halver mast moet doen hijschen, op welk sein de voorste stoomboot links (bakboord) moet uitwijken en gedurende de vaart zijne kracht moet verminderen, terwijl de andere regts (stuurboord) zal voorbijvaren.

De schippers, die gedeelten der rivier beneden *Spijk* bevaren, moeten 's nacht de brandende lantaarn niet ter halver mast, maar onder den boegspriet ophangen.

2) Wenn ein mit dem Winde segelndes Schiff ein anderes mit dem Wind segelndes erreicht und denselben vorbeifahren will, so hat der Führer des hintern Schiffes dies zeitig durch Ruf zu erkennen zu geben, worauf das vordere Schiff nach der Unterwindseite auszuweichen und das hintere auf der Windseite vorbeizufahren hat.

Vorbeifahren in entgegengesetzter Richtung.

Art. VI. 1) Dampfschiffe mit oder ohne Anhang und mit günstigem Winde segelnde Schiffe, welche sich begegnen, sollen rechts (steuerbordseits) ausweichen.

2) Ist der Führer eines Schiffes durch besondere Umstände an der Befolgung dieser Vorschrift gehindert, so hat derselbe die im Art. V. vorgeschriebenen Zeichen zu geben, worauf beide Schiffe links (backbordseits) auszuweichen haben.

B. Mit nicht genügender Breite.

Art. VII. 1) Wo es an hinlänglichem Raum zum Vorbeifahren mangelt (Art. IV.), hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn dasselbe voraussichtlich mit einem zu Thal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Thalschiff durch die letztere gefahren ist. Befindet sich aber bereits ein zu Berge fahrendes Schiff in der Enge, dann musz das zu Thal fahrende Schiff so lange vor derselben halten, bis das erstere sie durchfahren hat.

2) Erreicht ein zu Berg fahrendes Dampfboot ohne Anhang das letzte geschleppte Schiff eines vorfahrenden Schleppzuges unterhalb der Enge auf drei Schiffslängen (120 Meter), so darf der Schleppzug nicht eher in die Enge hineinfahren, bis das Dampfschiff ohne Anhang bei ihm vorbeigefahren ist.

2°. Wanneer een vaartuig, voor den wind zeilende, een ander vaartuig, dat insgelijks voor den wind zeilt, bereikt en het voorbij varen wil, moet de schipper van het achterste schip tijdig zijn voornemen te kennen geven door te praaijen; het voorste schip houdt dan onder den wind af, terwijl het achterste schip aan de windzijde voorbijvaart.

Het ontmoeten in tegenovergestelde rigting.

Art. VI. 1°. Stoombooten, met of zonder gesleept wordende vaartuigen en schepen voor den wind zeilende, moeten bij het ontmoeten regts (stuurboord) uitwijken.

2°. Wanneer de schipper van een vaartuig door bijzondere omstandigheden zich niet naar bovenstaanden regel kan gedragen, is hij gehouden de seinen te geven, voorgeschreven bij artikel V; de twee vaartuigen varen elkander dan ter linkerzijde (bakboord) voorbij.

B. bij onvoldoende breedte.

Art. VII. 1°. Wanneer er te weinig ruimte is om elkander voorbij te varen (art. IV), moet het stroomopwaartsgaand vaartuig, wanneer het te voorzien is, dat het in de engte een stroomafwaartsgaand vaartuig zal ontmoeten, beneden de engte ophouden, tot dat het andere deze is doorgevaren. Indien een stroomopwaartsgaand vaartuig zich reeds in de engte bevindt, moet het stroomafwaartsgaand vaartuig ophouden en wachten, tot dat het eerste er doorgekomen is.

2°. Wanneer eene stoomboot, stroomopwaartsgaande zonder eenig vaartuig te slepen, het laatste schip van een sleepkonvooi beneden de engte op een afstand van drie scheepslengten (120 meter) genaderd is, kan dit sleepkonvooi de engte niet binnen varen, dan nadat het door de eerste stoomboot is voorbijgevaren.

3) Kein Dampfschiff darf sich einem in einer Enge vorfahrenden Schiffe auf mehr als zwei Schiffslängen (80 Meter) nähern.

III. Besondere Vorschriften.

In Betreff der Dampfschleppzüge.

Art. VIII. 1) Schleppzüge dürfen, auszer während des gegenseitigen Vorbeifahrens, niemals in gleicher Höhe fahren.

2) Alle Dampfschiffe ohne Anhang und alle mit günstigem Winde segelnden Schiffe müssen, wenn dazu der erforderliche Raum vorhanden ist, den Schleppzügen ausweichen. Mangelt der hierzu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe, auch wenn ihnen kein Zeichen zum Ausweichen gegeben ist, nach Vorschrift der Artikel V. und VI. ausweichen.

3) Die Führer der Dampfschleppzüge müssen während des Vorbeifahrens anderer Dampfschiffe mit oder ohne Anhang die Kraft vermindern. Ebenso dürfen Dampfschiffe ohne Anhang während des Vorbeifahrens an Schleppzügen nur mit verminderter Kraft fahren.

In Betreff der vom Ufer aus gezogenen Schiffe.

Art. IX. 1) Einem vom Ufer aus gezogenen Schiffe darf nur auf der, diesem Ufer entgegengesetzten Seite vorbeigefahren werden. Die gezogenen Schiffe müssen auf die im Art. V. vorgeschriebenen Zeichen sich so weit als möglich diesem Ufer nähern.

2) Zwischen einem gezogenen Schiffe und dem Ufer, von welchem aus dasselbe gezogen wird, darf nur mit einem ohne Anhang zu Thal fahrenden Dampfschiffe im Nothfalle durchgefahren werden, und auch dann nur, wenn zuvor die im Art. V. erwähnten Zeichen von dem

3°. Geene stoomboot mag een vaartuig, dat haar in eene engte vóór is, op meer dan twee scheepslengten of 80 meter naderen.

III. *Bijzondere voorschriften.*

Sleepkonvooijen.

Art. VIII. 1°. Behalve tijdens het voorbijvaren, mogen sleepkonvooijen nimmer terzelfder hoogte varen.

2°. Alle stoombooten, die geen vaartuig slepen, even als alle vaartuigen, met gunstigen wind varende, moeten het vaarwater aan sleepkonvooijen afstaan, als de noodige ruimte het toelaat. Bij gebreke van voldoende ruimte moeten de schippers der sleepbooten en en der gesleept wordende vaartuigen, zelfs in het geval, dat hun geen sein gegeven is, uitwijken overeenkomstig de voorschriften van de artt. V en VI.

3°. De schippers van sleepkonvooijen moeten hunne vaart verminderen gedurende het voorbijvaren van andere stoombooten, met of zonder gesleept wordende vaartuigen. Insgelijks mogen stoombooten, die geen vaartuig slepen, slechts met halve kracht varen, zoo lang zij sleepkonvooijen voorbijvaren.

Vaartuigen langs den oever getrokken.

Art. IX. 1°. Wanneer een vaartuig langs den oever getrokken wordt, mag men slechts aan de tegenovergestelde zijde voorbijvaren. De getrokken vaartuigen moeten op de seinen, voorgeschreven bij art. V, zoo digt mogelijk hun oever naderen.

2°. Het voorbijvaren tusschen een vaartuig en den oever, van welken het getrokken wordt, is alleen geoorloofd, in geval van noodzaak, aan eene stroomafwaarts gaande stoomboot, die geen vaartuig sleept, maar slechts na de seinen gegeven te hebben, voorgeschreven

Dampfschiffe aus gegeben werden, und wenn das gezogene Schiff sich auszerhalb des gewöhnlichen Bergfahrwassers befindet und deshalb das äuszere Umfahren desselben, auf der Seite, nach dem Strome zu, nicht möglich ist.

Der Führer des gezogenen Schiffes musz auf das gegebene Zeichen sogleich die Leine fallen lassen and das Dampfschiff musz so lange als möglich mit stillgestellten Rädern über die Leine forttreiben.

3) Beim Heraufziehen der Schiffe dürfen niemals mehr als drei Pferde auf einem Stichseile gehen.

In Betreff zu Thal treibender Schiffe.

Art. X. Einem ohne Hilfe der Segel zu Thal treibenden Schiffe musz jedes Dampfschiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so musz das zu Thal treibende Schiff auf die im Art. V. vorgeschriebenen Zeichen mit Hülfe von Rudern und Ankern so weit als möglich zur Seite ausbiegen.

In Betreff lavirender Schiffe.

Art. XI. Lavirende Schiffe dürfen nicht zwischen einem Dampfschiffe mit oder ohne Anhang und dem von diesem gehaltenen Ufer fahren. Dieselben müssen daher schon wenden, bevor sie den Fahrweg (Kurs) des sich nahenden Dampfschiffes durchkreuzen.

In Betreff der Fahrzeuge unter 600 *Centnern Tragfähigkeit und der tief beladenen Schiffe.*

Art. XII. 1) Die Führer aller Fahrzeuge, deren Belastungsfähigkeit weniger als 600 Ctr. beträgt, sind verpflichtet, dieselben auf der Fahrt aus der Nähe der fahrenden Dampfschiffe und Schlepp-

in art. V. en in de onderstelling dat het getrokken vaartuig buiten het gewoon vaarwater is om stroomopwaarts te varen, zoodanig dat het onmogelijk is aan de rivierzijde er omheen te varen.

Op het sein, gegeven door de stoomboot, is de schipper van het getrokken vaartuig verpligt de lijn te strijken en zal de stoomboot daarover varen, terwijl zij zoo lang mogelijk de werktuigen doet stoppen.

3°. Bij het jagen mogen nooit meer dan drie paarden aan hetzelfde sleeptouw gespannen worden.

Vaartuigen die voor stroom drijven.

Art. X. Elke stoomboot is verpligt het vaarwater vrij te laten voor een vaartuig, dat voor stroom drijft zonder behulp van zeilen.

Bij gebreke van voldoende ruimte is het voor stroom drijvend vaartuig op de seinen, gegeven overeenkomstig art. V, verpligt zooveel mogelijk op zij uit te wijken, met behulp van riemen en ankers.

Laverende vaartuigen.

Art. XI. Vaartuigen, die laveren, mogen niet doorvaren tusschen eene stoomboot, met of zonder gesleept wordende vaartuigen, en den oever langs welken die stoomboot houdt. De genoemde vaartuigen zijn dus verpligt te wenden vóór dat zij den weg kruisen, welken de stoomboot, die hen te gemoet vaart, volgt.

Vaartuigen van een ladingsvermogen van minder dan 600 *tolcentenaars* (30,000 *kilogram*) *en vaartuigen met volle lading.*

Art. XII. 1°. De schippers van vaartuigen van alle soort, welker ladingsvermogen minder dan 600 centenaars bedraagt, zijn gehouden varende stoombooten of sleepkonvooijen niet nabij te

züge zu halten. Sie dürfen ferner in den durch Schleppzüge verursachten Wellenschlag nicht eher hineinfahren, als bis derselbe sich so weit vermindert hat, dasz sie keine gefährlichen Schwankungen mehr erleiden können.

Abweichungen von diesen Vorschriften sind nur dann straflos, wenn sie nicht durch die Schuld der Führer jener Fahrzeuge herbeigeführt sind.

2) Kommt aber ein solches Fahrzeug einem Dampfschiffe oder Schleppzuge dennoch so nahe, dasz ihm augenscheinlich Gefahr droht, so haben die Führer der Dampfboote mit verminderter Kraft zu fahren und nöthigenfalls die Maschine still zu stellen, wenn dies ohne Gefahr für das Dampfschiff und die angehängten Schiffe geschehen kann.

3) In der Nähe fahrender, tief beladener Fahrzeuge von einer Belastungsfähigkeit von 600 Centnern und mehr müssen Dampfboote mit oder ohne Anhang jederzeit mit verminderter Kraft fahren.

komen.

Zij mogen niet komen in den golfslag veroorzaakt door sleepkonvooijen, dan nadat die golfslag genoeg verminderd is om de slingering niet gevaarlijk meer te doen zijn.

Afwijkingen van deze voorschriften zijn slechts dan niet strafbaar, wanneer zij buiten de schuld des schippers plaats hebben.

2°. Indien evenwel een vaartuig onder deze omstandigheden een stoomboot of sleepkonvooi zoo nabij komt dat het werkelijk gevaar loopt, moeten de schippers der stoombooten de werktuigen langzamer laten werken en des noods stoppen, indien zij het zonder gevaar voor den sleper en de gesleept wordende vaartuigen kunnen doen.

3°. Wanneer de stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen, groote zwaar beladen vaartuigen, van een ladingsvermogen van 600 centenaars en meer, van nabij voorbij varen, mogen zij in elk geval slechts met halve kracht varen.

Fahren der Schiffe und Flösze durch Brücken und bei Fähren.

Art. XIII. 1) Alle Schiffs- und Floszführer sind zur Befolgung der für Brücken und Fähren ertheilten besondern Vorschriften verpflichtet.

2) Die Führer von Gierfähren und von Fähren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, müssen den in der Fahrt begriffenen Schiffen und Flöszen ausweichen, und zwar im Allgemeinen nach der dem Fahrwege gegenüber liegenden Seite.

Dampfschiffen ohne Anhang sollen dagegen die gedachten Fähren nach dem Ufer ausweichen, an welchem sie zur Nachtzeit ihren Lagerplatz haben.

3) Solchen Schiffen und Flöszen, wel-

Doorvaart van vaartuigen en vlotten bij bruggen en veerponten.

Art. XIII. 1°. Ieder schipper van een vaartuig en ieder vlotvoerder is verpligt zich te onderwerpen aan de bijzondere maatregelen, voorgeschreven ten opzichte van de bruggen en de veerponten.

2°. De schippers van gierponten en van veerponten, die zich bewegen langs een door den *Rijn* gelegden kabel, zijn verpligt het vaarwater vrij te laten voor varende vaartuigen en vlotten, en zulks in het algemeen door uit te wijken naar de zijde tegenovergesteld aan het vaarwater dat gevolgd wordt. Ten aanzien der stoombooten, die geen vaartuig slepen, moeten de bovengenoemde ponten uitwijken naar den oever, waar zij gewoonlijk 's nachts liggen.

3°. De schippers van ponten, bij no.

che von Stellen ober- oder unterhalb einer der unter 2 erwähnten Fähren abfahren (ablegen), müssen die Führer der letzteren den Weg frei machen, und zwar den Dampfschiffen mit oder ohne Anhang auf die im Art. V. vorgeschriebenen Zeichen, den anderen Fahrzeugen und Flöszen auf Anruf oder nach Aufhissen einer rothen Flagge.

4) Durch Schiffbrücken dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang, sofern die volle Maschinenkraft nicht zur sicheren Steuerung erforderlich ist, nur mit verminderter Kraft fahren.

Auch musz längs solchen Fähren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, die Kraft der Maschine so gemäszigt werden, das die Fährponten in keine gefährlichen Schwankungen gerathen.

5) Zur Nachtzeit musz der Dampfschifführer die Absicht durch eine Schiffbrücke oder längs einer der unter 2 gedachten Fähren fahren zu wollen, mittels eines Böllerschusses zu erkennen geben, und, bis die Signallaternen auf der Schiffbrücke aufgezogen sind, vor derselben warten.

Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.

Art. XIV. 1) Will ein Personen-Dampfschiff an eine Landungsbrücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Will dasselbe an einer Nachenstation anhalten, so ist das Zeichen bei Tage durch Aufhissen einer Flagge, bei Nacht durch Aufhissen einer hellbrennenden Laterne mit weiszem Glase zu geben. Gleicher Zeichen hat der Nachenführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, sich zu bedienen.

2) Bei Annäherung eines Nachens

2 genoemd, zijn verpligt het vaarwater vrij te laten voor de vaartuigen en vlotten, die boven of beneden de gezegde ponten van den wal worden losgemaakt, en wel voor de stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen na de seinen, voorgeschreven bij art. V, en voor de andere vaartuigen en vlotten nadat deze gepraaid of eene roode vlag geheschen hebben.

4°. De stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen mogen de doorvaartopeningen der schipbruggen slechts met verminderde kracht doorgaan, tenzij de volle kracht noodig is voor de goede besturing der boot.

Insgelijks moet bij het voorbijvaren van veerponten, die zich langs een dwars door den *Rijn* gelegden kabel bewegen, de kracht der werktuigen zoodanig worden verminderd, dat die ponten niet in gevaarlijke schommelingen gebragt worden.

5°. Des nachts maken de schippers van stoombooten door een schot (boîte) hun voornemen om eene schipbrug of een der bij no. 2 genoemde ponten door te varen kenbaar, en stoppen tot dat seinlantaarns op de brug geheschen zijn.

Het stoppen der stoombooten, gebruikt voor de dienst der reizigers.

Art. XIV. 1°. Elke stoomboot voor reizigers, die aan eene landingsplaats wil aanleggen, is verpligt de klok te doen luiden. Als het oponthoud moet plaats hebben op een station, dat door schuiten bediend wordt, geeft zij daartoe het sein door bij dag eene vlag en 's nachts eene helder brandende lantaarn met wit glas te hijschen. Dezelfde seinen worden gebruikt door den schipper der schuit, die de stoomboot wil aandoen.

2°. Bij het naderen eener schuit moet

müssen die Räder des Dampfschiffes so zeitig still gestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Umgang gesetzt werden, dasz der Nachen keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Der Nachenführer musz mit seinem Nachen zeitig herauskommen, in gestreckt paralleler Richtung mit der Fahrt des Dampfschiffes halten, und nicht eher an dasselbe heranfahren, als bis die Räder stillgestellt sind.

3) Die eingestiegenen Personen haben sich auf die Aufforderung des Nachenführers sogleich niederzusetzen.

4) Der Nachen musz von zwei starken, schiffskundigen und als nüchtern bekannten Männern geführt werden, in gutem Zustande, vollständig ausgerüstet und mit der Bezeichnung seiner erlaubten Einsenkungstiefe versehen sein.

5) Die Ortsbehörde hat darauf zu halten, dasz den vorstehend zu 4 gedachten Erfordernissen stets genügt werde, nach Umständen sogleich Abhülfe anzuordnen und der Dampfschifffahrtsverwaltung Mittheilung davon zu machen.

6) Keine andern, als die dazu bestimmten Nachenführer, dürfen Personen oder Güter zu einem Dampfschiffe bringen oder von demselben abholen.

7) Gelangen zwei Dampfschiffe in entgegengesetzter Richtung gleichzeitig an Landungsbrücken, so darf der Führer des zu Berg fahrenden Dampfschiffes das Thalschiff in seiner Wendung nicht stören und musz diesem den Vorrang lassen.

Fahren zwei Dampschiffe in gleicher Richtung an Landungsbrücken an, so hat das erste Schiff den Vorrang und darf durch das andere in seiner Anfahrt nicht gehindert werden.

men in tijds de werktuigen der stoomboot stoppen, en mag men die niet eer weder aanzetten, dan wanneer de schuit geheel buiten gevaar is.

De schipper der schuit moet tijdig aankomen, zijne schuit evenwijdig houden met den koers welken de stoomboot volgt, en de laatste niet eer aandoen, dan nadat hare raderen tot stilstand zijn gebragt.

3°. Zij, die zich in de schuit bevinden, moeten gehoorzamen aan het verzoek van den schipper om te gaan zitten.

4°. De schuit moet bestuurd worden door twee kloeke varensgezellen, bedreven in hun vak en als matig bekend. Zij moet in eenen goeden staat zijn en voorzien zijn van al het noodige tuig en van de aanwijzing der grens van haren geoorloofden diepgang.

5°. Het plaatselijk bestuur ziet toe op de stipte uitvoering der voorschriften bij no. 4 gegeven. In geval van overtredingen, neemt het naar omstandigheden dadelijk de noodige maatregelen en geeft daarvan kennis aan het bestuur der stoombooten.

6°. Geen ander dan de daartoe bepaaldelijk gemagtigde schuitenvoerders mag reizigers of goederen aan boord der stoombooten brengen of ze van daar afhalen.

7°. Bij gelijktijdige aankomst aan eene landingsplaats van twee stoombooten in tegenovergestelde rigting, moet de schipper der stroomopwaarts varende boot zorgen, de andere in het wenden niet te hinderen en haar laten voorbijgaan.

Indien twee stoombooten, in dezelfde rigting varende, aan dezelfde landingsplaats willen aanleggen, zal degene, die vóór is, voorgaan en in hare bewegingen niet mogen belemmerd worden door de andere.

Verhalten während des Fahrens zur Nachtzeit und bei Nebel.

Art. XV. 1) Auf der Stromstrecke oberhalb Spyk ist jedes Dampfschiff, welches während der Nacht, d. i. in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang fährt, auf der Bergfahrt mit zwei über einander angebrachten hellleuchtenden Laternen hoch am Maste, oder in Ermangelung des Mastes am Kamine, auf der Thalfahrt auszerdem mit einer dritten Laterne unter dem Bugspriet zu versehen. Bei Dampfschiffen ohne Anhang müssen die beiden am Maste oder Kamine befindlichen Laternen von weiszer, bei Dampfschiffen mit Anhang von rother Farbe sein. Die Laternen am Burgspriet haben weiszes Licht zu zeigen. Die den Dampfschiffen angehängten Fahrzeuge, sowie alle ohne Dampfkraft fahrenden Schiffe müssen mit einer weiszen Laterne hoch am Maste, die ohne Dampfkraft zu Thal fahrenden auszerdem noch mit einer eben solchen Laterne am Bugspriet versehen sein.

Während der Nachtzeit fahrende Nachen haben eine hellleuchtende Laterne von weiszem Glase in Manneshöhe über Bord zu führen.

2) Auf der Stromstrecke unterhalb Spyk müssen Dampfschiffe, welche in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang fahren, mit zwei hellbrennenden Laternen versehen sein, einer von rothem Glase am hintern Maste, oder in Ermangelung desselben, am hintern Flaggenstocke, und einer von grünem Glase am vordern Maste, beide hoch genug aufgehängt, um in angemessener Entfernung gesehen werden zu können.

Alle in der angegebenen Zeit auf die genannten Stromstrecke fahrenden Segelschiffe sind gehalten, bei Annäherung eines Fahrzeugs, sei es Dampf- oder

Voorschriften voor den nacht en voor mistig weder.

Art. XV. 1°. Op het gedeelte der rivier boven *Spijk* moet elke stoomboot, die bij nacht, dat is tusschen zonsondergang en zonsopgang, bij het opwaarts varen voorzien zijn van twee boven elkander hangende lantaarns, bevestigd aan den top van den mast en als er geen mast is, aan den schoorsteen. Bij het afwaarts varen moet zij bovendien eene derde lantaarn onder den boegspriet hebben. Voor de stoombooten, die geen vaartuig slepen, moeten de twee aan den mast of den schoorsteen bevestigde lantaarns wit zijn. Zij moeten rood zijn voor de stoombooten, die een of meer vaartuigen slepen. De lantaarns aan den boegspriet moeten een wit licht vertoonen. De gesleept wordende vaartuigen, even als alle vaartuigen, die zonder stoom varen, moeten aan den top van den mast voorzien zijn van eene witte lantaarn, en afwaarts gaande bovendien van eene dergelijke lantaarn aan den boegspriet. Schuiten, die gedurende den nacht varen, moeten voorzien zijn van eene helder brandende lantaarn van wit glas, op manshoogte boven boord opgehangen.

2°. Op het gedeelte der rivier beneden *Spijk* moeten de stoombooten, die tusschen zonsondergang en zonsopgang varen, voorzien zijn van twee helder brandende lantaarns, een van rood glas aan den bezaansmast, of bij gemis daarvan, aan den vlaggestok op het achterschip, de andere van groen glas aan den fokkemast en beide op eene voldoende hoogte gesteld, om op een' geschikten afstand te kunnen waargenomen worden.

Alle zeilschepen, die gedurende denzelfden tijd het bovengenoemde gedeelte der rivier bevaren, zijn verpligt, bij het naderen van een stoom- of zeilschip en

Segelschiff, und mögen sie diesem entgegensegeln oder von demselben überholt werden, eine hellbrennende Laterne von weiszem Glase zu führen, die hoch genug aufgehängt sein musz, um von dem nahenden Fahrzeuge, oder demjenigen, welchem sie sich nähern, zur Verhütung jeder Gefahr des Zusammenstoszens, rechtzeitig wahrgenommen zu werden.

Geschleppte Fahrzeuge sind nur mit einer hellbrennenden Laterne von weiszem Glase am höchsten Punkte des groszen Mastes zu versehen.

3) Schleppzüge dürfen zur Nachtzeit nur bei Mond- oder Sternenhelle fahren. Verdunkelt sich der Himmel während der Fahrt, dann müssen die Fahrzeuge gleich auf nächster geeigneter Stelle beigelegt werden.

4) Bei nebligem Wetter müssen alle Dampfschiffe mit oder ohne Anhang mit verminderter Kraft fahren und deren Führer ununterbrochen die Glocke läuten lassen.

Die im Nebel fahrenden Segelschiffe müssen unausgesetzt durch das Sprachrohr rufen. Wird der Nebel so dicht, das keines der beiden Ufer mehr gesehen werden kann, so müssen die auf der Fahrt befindlichen Schiffe auf der nächsten geeigneten Stelle beilegen. Ausgenommen hiervon sind die mit Dampfkraft betriebenen Fähranstalten.

5) Zur Nachtzeit darf, wenn sich die Schiffe in einem und demselben Fahrwege (Art. IV.) befinden, beim Vorbeifahren niemals von der im Art. VI. Nummer 1 bezeichneten Richtung abgewichen werden.

6) Flösze dürfen ihren Landungsplatz nicht früher als eine Stunde vor Sonnenaufgang verlassen. Sie dürfen ihre Fahrt nicht länger als eine Stunde nach Sonnenuntergang fortsetzen, es sei denn, dasz sie durch nicht vorherzusehende

hetzij ze al of niet in dezelfde rigting als dit laatste varen, eene helder brandende lantaarn van wit glas te voeren, hoog genoeg om het naderend of genaderd wordende vaartuig de gelegenheid te geven om zich tijdig voor alle gevaar van aandrijving te hoeden.

De gesleept wordende vaartuigen behoeven slechts één helder brandende lantaarn van wit glas aan den top van den grooten mast bevestigd te hebben.

3°. Sleepkonvooijen mogen bij nacht niet varen, dan wanneer de hemel door sterren of maan verlicht is. Wanneer de lucht betrekt, moeten de vaartuigen hunne vaart staken en op de eerste geschikte plaats aanleggen.

4°. Bij mistig weder mogen stoombooten, met of zonder gesleept wordende vaartuigen, slechts met halve kracht varen en moeten zij onafgebroken de scheepsklok doen kleppen.

De schippers van zeilschepen, bij mistig weder varende, moeten onafgebroken met den roeper waarschuwen.

Wanneer de mist zóó zwaar wordt, dat geen der beide oevers meer kan worden gezien, zijn de vaartuigen die in beweging zijn verpligt op de eerste geschikte plaats te gaan vastliggen. Van dezen maatregel zijn uitgezonderd de veerponten, door stoom gedreven.

5°. Wanneer de vaartuigen elkander 's nachts in hetzelfde vaarwater tegenkomen, mogen zij, om elkander voorbij te varen, nimmer afwijken van de rigting, voorgeschreven onder no. 1 van art. VI.

6°. Vlotten mogen hunne ligplaats niet vroeger verlaten dan één uur vóór zonsopgang. Zij mogen hunne reis niet later voortzetten dan één uur na zonsondergang, ten ware zij door onvoorziene omstandigheden verhinderd wor-

Umstände verhindert wurden, den Landungsplatz vor Ablauf dieser Zeit zu erreichen.

In solchem Falle haben sie nach eingetretener Dunkelheit an der Fahrwasserseite zwei hellleuchtende Laternen mit weiszem Glase vorne und zwei eben solche hinten auf dem Flosze mindestens 4 Meter hoch neben einander aufzustellen.

Bei Nebel, Schneegestöber oder ähnlichem Unwetter dürfen Flösze nicht fahren. Werden sie während der Fahrt davon betroffen, so müssen sie bei der nächsten erreichbaren Landungsstelle beilegen.

Verhalten bei hohem Wasserstande.

Art. XVI. 1) Auf der Stromstrecke unterhalb der Lauter ist das Verhältnisz des Wasserstandes zu den an den Landungsplätzen zu Speyer, Mannheim, Mainz, Biebrich, Coblenz, Cöln, Düsseldorf, Emmerich, Nymwegen und Arnheim angebrachten Marken Nr. I, II, III für das Verhalten der Dampfschiffe bei ihrer Fahrt von einem dieser Plätze bis zu dem nächsten, und zwar nach folgenden Bestimmungen maszgebend:

a) Bei einem Wasserstande, welcher die Marke I erreicht oder übersteigt, müssen die Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zu Thal in der Mitte des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von wenigstens zwei Schiffslängen (80 Meter) vom gewöhnlichen Uferrande fahren. Wird bei der Fahrt oder beim Landen eine gröszere Annäherung an das Ufer nöthig, so müssen sie mit verminderter Kraft fahren.

b) Bei einem Wasserstande, welcher die Marke II erreicht oder übersteigt, dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zur Nachtzeit überhaupt nicht, bei Tag aber nur in der Mitte des Stromes und, wenn sie zu Thal gehen, nicht mit den om vóór dat tijdstip de aanlegplaats te bereiken.

In dergelijk geval moeten tegen het vallen van den avond twee helder brandende lantaarns van wit glas naast elkander op het voorste gedeelte van het vlot geplaatst worden en twee zulke lantaarns op het achterste gedeelte ter hoogte van minstens vier meter.

Bij mist, zwaren sneeuwval of ander slecht weder, mogen de vlotten niet varen. Worden zij onder weg door dergelijk weder overvallen, dan moeten zij op de eerste bereikbare aanlegplaats stil houden.

Voorschriften bij hooge waterstanden.

Art. XVI. 1°. Op het gedeelte der rivier beneden de *Lauter* dient de waterstand volgens de merken, I, II, III op de peilschalen te *Spiers, Mannheim, Mainz, Bieberich, Coblenz, Keulen, Dusseldorp, Emmerik, Nijmegen* en *Arnhem*, tot maatstaf voor de stoombooten gedurende de vaart van een der bovengenoemde plaatsen tot de volgende plaats, met inachtneming van de volgende voorschriften:

a. bij een' waterstand, die merk I bereikt of te boven gaat, moeten de stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen bij het stroomafwaarts gaan het midden der rivier bevaren, en bij het stroomopwaarts gaan ten minste twee scheepslengten (80 meter) van den gewonen oever verwijderd blijven. Wanneer het gedurende de vaart of om te landen noodig wordt den oever nader bij te komen, moet de snelheid verminderd worden:

b. bij een' waterstand, die merk II bereikt of te boven gaat, mogen de stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen in het algemeen niet des nachts varen. Bij dag moeten zij op het midden der rivier blijven, en,

gröszerer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung des Schiffes nöthig ist. Die zum Verkehr nothwendige Annäherung an die einzelnen Stationen, sowie das Anlegen an denselben ist ihnen unter Anwendung verminderter Kraft gestattet.

c) Bei einem Wasserstande, welcher die Marke III erreicht oder übersteigt, dürfen, den Fall des Uebersetzens von einem Ufer zum andern ausgenommen, Dampfschiffe nicht fahren.

2) Auf der Stromstrecke oberhalb der Lauter ist, bei einem Wasserstande von mehr als 3,50 Meter über dem Nullpunkt des Straszburger Pegels, die Fahrt mit Dampfschiffen untersagt.

3) Flösze dürfen auf der Rheinstrecke unterhalb der Lauter von den Landungsstellen nicht abfahren, wenn der Wasserstand des Rheins an dem, der Landungsstelle zunächst gelegenen Pegel bei *steigendem* Wasser bereits die unten bezeichnete Höhe erreicht hat und bei *fallendem* Wasser noch nichts bis zu der unten bezeichneten Höhe gesunken ist. Nämlich am Pegel zu

	Bei steigendem Wasser.	Bei fallendem Wasser.
Neuburg	2,0 Meter	2,3 Meter
Speyer	3,7 „	4,0 „
Mannheim (Floszpegel)	13 Fusz	14 Fusz
Mainz	12 „	13 „
Bingerloch (Rüdesheimer Pegel	12 „	13 „
Coblenz	13 „	14 „
Cöln	14 „	15 „
Düsseldorf	14 „	15 „
Wesel	13 „	15 „
Emmerich	14 „	16 „
Nymwegen	4,5 Meter	5,0 Meter
Arnheim	3,5 „	4,0 „

Ist an einem der vorstehend genannten Plätze ein Wasserstand eingetreten, bei welchem die Abfahrt der Flösze

als zij stroomafwaarts gaan, hare kracht beperken tot hetgeen de goede besturing eischt. Zij mogen de stations naderen, wanneer de dienst het vereischt, en daarbij aanleggen, mits zij hare beweegkracht verminderen:

c. bij een' waterstand, die merk III bereikt of te boven gaat, is de vaart aan stoombooten verboden, behalve om van den eenen oever naar den anderen te gaan.

2°. Op het gedeelte der rivier boven de *Lauter* is de vaart aan stoombooten verboden, wanneer de waterspiegel het nulpunt van de Rijnpeilschaal van *Straatsburg* 3.5 meter te boven gaat.

3°. Op het gedeelte der rivier beneden de *Lauter* mogen de vlotten de plaats waar zij vastgelegd zijn niet verlaten, zoodra op de meest nabijzijnde Rijnpeilschaal het *wassend water* de hierna genoemde hoogte heeft bereikt en wanneer het *vallend water* nog niet gedaald is tot op het hierna aangewezen punt, te weten op de Rijnpeilschaal te:

	Bij wassend water.	Bij vallend water.
Neuburg	2.0 meter	2.3 meter
Spiers	3.7 „	4.0 „
Mannheim Rijnpeilschaal voor de vlotvaart ..	13 voet	14 voet
Mainz	12 „	13 „
Bingerloch, Rijnpeilschaal van *Rüdesheim*....	12 „	13 „
Coblenz	13 „	14 „
Keulen	14 „	15 „
Dusseldorp	14 „	15 „
Wezel	13 „	15 „
Emmerik	14 „	16 „
Nijmegen	4.5 meter	5.0 meter
Arnhem.....	3.5 „	4.0 „

Wanneer op een der genoemde plaatsen de waterstand zoodanig is dat de vlotten niet mogen vertrekken, moeten

nicht gestattet sein würde, so müssen die an diesem Platze anlangenden Flösze bei der nächsten geeigneten Landungsstelle beilegen.

Verhalten bei niedrigem Wasserstande.

Art. XVII. Die mit Anhang fahrenden Dampfschiffe müssen die geschleppten Fahrzeuge stets in einer Reihe halten, sobald der Wasserstand auf der Strecke unterhalb St. Goar bis auf 4 Fusz am Cölner Pegel, und auf der Strecke oberhalb St. Goar bis auf 4 Fusz am Mainzer Pegel gefallen ist.

Die Ausübung der Dampfschleppschifffahrt zur Nachtzeit ist bei diesen Wasserständen ganz untersagt.

Verhalten beim Festfahren und Versinken.

Art. XVIII. 1) Ist ein Schiff oder ein Flosz im Strome festgefahren oder gesunken, so hat dessen Führer an einer stromaufwärts gelegenen, mindestens eine Stunde entfernten geeigneten Stelle am Rhein, und falls innerhalb dieser Entfernung ein schiffbarer Nebenflusz in denselben einmündet, auch an dem letzteren eine Wahrschau aufzustellen, welche anderen Schiff- und Floszführern zuruft, dasz und wo ein Schiff oder Flosz festgefahren oder gesunken ist. Diese Wahrschau musz daselbst so lange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, dasz jenes Schiff oder Flosz wieder flott geworden, oder dasz auf die der Polizeibehörde sofort zu machende Anzeige eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

2) An den Stellen, wo ein Schiff oder Flosz festgefahren oder gesunken ist, sollen Dampfschiffe mit oder ohne Ande vlotten, die dáár aankomen, op de naaste geschikte aanlegplaats stilhouden.

Voorschriften bij lage waterstanden.

Art. XVII. Wanneer de waterspiegel op het vak beneden *St. Goar* gedaald is tot 4 voet aan de Rijnpeilschaal van *Keulen* en op het vak boven *St. Goar* tot 4 voet aan de Rijnpeilschaal van *Mainz*, moeten de vaartuigen door stoom gesleept voortdurend op ééne rij het eene achter het andere gehouden worden.

Gedurende den nacht is het slepen met stoom bij dezen lagen waterstand uitdrukkelijk verboden.

Voorschriften in geval van stranding en schipbreuk.

Art. XVIII. 1°. De schipper van een vaartuig of de voerder van een vlot, dat aan den grond zit of gezonken is, moet aan den *Rijn* op een behoorlijk gelegen post een wachter of waarschuwer stellen, die in last heeft om de andere schippers en vlotvoerders te praaijen en hen bekend te maken met den aard en de plaats van het ongeval.

Deze wachter moet geplaatst worden op minstens één uur gaans van de plaats van het ongeval. Zoodanige wachter wordt geplaatst aan de uitmondingen van de bevaarbare nevenrivieren, die zich bevinden binnen den afstand van één uur gaans van de plaats van bedoeld ongeval.

Gezegde waarschuwers moeten op hun post blijven tot dat zij berigt hebben gekregen, dat het vaartuig of vlot weder drijvende gemaakt is, of tot dat het berigt, dat onmiddellijk aan de politie moet worden gegeven, door eene bekendmaking dienovereenkomstig gevolgd is.

2°. Wanneer stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen, bij het stroomopwaarts varen, gekomen

hang in der Bergfahrt nicht mit grösserer Kraft fahren, als zum Fortkommen und zur sicheren Steuerung nöthig ist. In der Thalfahrt müssen sie so lange als möglich mit stillgestellten Rädern durchtreiben.

3) Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Floszes hat dessen Lagerstelle zur Nachtzeit durch eine hellleuchtende Laterne von weiszem Glase zu bezeichnen und dafür zu sorgen, dasz das Licht während der ganzen Nacht (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang hellleuchtend erhalten wird.

Die Laterne musz hinreichend hoch und so hängen, dasz sie von allen Richtungen aus deutlich gesehen werden kann. Auf ganz unter Wasser gesunkene Schiffe etc. musz von dem Führer auch bei Tage ein Nachen oder eine schwimmende Bake mit einer darauf zu befestigenden weiszen Flagge gelegt und erhalten werden.

4) Der Führer ist ferner verpflichtet, dem nächsten Ortsvorsteher sofort Anzeige zu machen, dasz und wo ein Schiff oder Flosz festgefahren oder gesunken ist. In Folge dieser Anzeige oder der sonst erlangten Kenntnisz hat die Ortspolizeibehörde das entstandene Schifffahrtshindernisz, sofern dies noch nicht geschehen, in der unter 3 vorgeschriebenen Weise auf Kosten des Führers bezeichnen (vermaalen) zu lassen.

5) Hindert oder gefährdet das festgefahrene Schiff oder Flosz die Schifffahrt, so musz der Führer oder der Eigenthümer sofort die geeigneten Anstalten zu dessen Flottmachung oder Herausschaffung treffen.

zijn aan de plaats, waar een vaartuig of vlot aan den grond zit of gezonken is, moeten zij hare kracht verminderen tot op hetgeen hare vaart en hare goede besturing vereischen. Bij het stroomafgaan moeten zij zoolang mogelijk met stilstaande raderen voorbij drijven.

3°. Ieder schipper van een vaartuig en ieder voerder van een vlot, dat aan den grond zit of gezonken is, moet 's nachts de ligging daarvan aantoonen door eene helder brandende lantaarn van wit glas en zorg dragen, dat het licht in dien toestand onderhouden worde van zonsondergang tot zonsopgang. De hoogte en plaatsing der lantaarn moeten zoodanig zijn, dat men ze duidelijk uit alle rigtingen kan waarnemen.

In het geval dat vaartuigen of vlotten zich geheel onder water bevinden, moet de schipper of vlotvoerder ook bij den dag een schuit of drijvend baken met eene witte vlag boven op, daarboven, plaatsen en houden.

4°. De schipper of vlotvoerder is daarenboven verpligt onmiddellijk kennis te geven aan het bestuur der meest nabijgelegen plaats, dat en waar een vaartuig of vlot op het drooge zit of gezonken is. Ten gevolge dezer kennisgeving, of wanneer zij van het ongeval langs eenigen anderen weg mogt kennis dragen, moet de plaatselijke politie maatregelen nemen, om, indien dit niet reeds geschied, is, het beletsel te doen aanduiden op de wijze, voorgeschreven onder no. 3, ten koste van den schipper van het vaartuig of van den voerder van het vlot.

5°. Wanneer een vaartuig of vlot, dat op het drooge zit of gezonken is, belemmering of gevaar voor de scheepvaart oplevert, moet de schipper, vlotvoerder of eigenaar onmiddellijk de noodige maatregelen nemen om het weder vlot te maken of uit het water op te halen.

6) Die Bestimmungen zu 1 bis 5 finden gleichmäszig Anwendung, wenn auf dem Strome vorhandene Anlagen (Badeanstalten, Mühlen, u. s. w.) gesunken sind. Die den Führern der Schiffe und Flösze auferlegten Verpflichtungen liegen auch den Besitzern solcher Anlagen ob.

Verhalten während des Stilliegens.

Art. XIX. 1) Wenn Fahrzeuge oder Flösze auszerhalb der Häfen halten oder vor Anker gehen, so müssen sie gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden, dasz einerseits der Fahrweg für die durchgehende Schifffahrt offen bleibt, und anderseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestoszen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird. Auf den Flössen musz überdies bei Tag und bei Nacht hinreichende Wachtmannschaft vorhanden sein.

Werden Anker in's Fahrwasser oder in dessen Nähe ausgeworfen, so ist die Stelle derselben durch Döpperfässer zu bezeichnen.

2) Auszerhalb der Häfen dürfen am Ufer überhaupt nie mehr als drei Schiffe in der Breite des Stromes neben einander liegen.

Wo die Verhältnisse des Fahrwassers es nicht gestatten, dasz die Dampfschiffe weiter als eine Schiffslänge (40 Meter) vom Ufer entfernt bleiben, darf nur eine Reihe von Schiffen am Ufer liegen.

In Stromengen, in den Fahrwegen nach und aus den schiffbaren Nebenflüssen und Kanälen des Rheins, auf den Ueberfahrtswegen der Gier- und der an einer Querleitung sich bewegenden Fähren, in den Fahrwegen der Dampfschiffe nach und von den Landungsbrücken, sowie auf den Fahrwegen durch die Schiffbrücken, dürfen Schiffe und Flösze weder halten noch beilegen. Auch

6°. De bepalingen van n°. 1 tot 5 moeten insgelijks in acht worden genomen, wanneer werken, zoo als badinrigtingen, molens enz., in de rivier gezonken zijn. De eigenaars van deze zijn onderworpen aan dezelfde bepalingen als de schippers van vaartuigen en de vlotvoerders.

Voorschriften in acht te nemen bij het voor anker liggen.

Art. XIX. 1°. De vaartuigen en vlotten, die buiten de havens stil of voor anker liggen, moeten behoorlijk vastgemeerd zijn en ten allen tijde zoodanig geplaatst zijn, dat de weg voor de scheepvaart geopend blijft, en dat zij geen gevaar loopen van door den golfslag tegen den wal te drijven of beschadigd te worden. Bovendien moet zich op de vlotten zoowel bij dag als bij nacht een voldoend getal wakers bevinden. Wanneer ankers worden uitgeworpen in het vaarwater of in de nabijheid van het vaarwater, moet de plaats door drijftonnen worden aangewezen.

2°. Buiten de havens en langs de oevers mogen in het algemeen niet meer dan drie vaartuigen in de rigting der breedte van den stroom naast elkander liggen. Waar de gesteldheid van het vaarwater niet toelaat, dat de stoombooten op een' afstand van meer dan 40 meter van den wal blijven, mag slechts eene enkele rij vaartuigen langs den oever liggen. De vaartuigen en vlotten mogen niet stil liggen of gemeerd zijn in de engten der rivier, noch in de mondingen van de bevaarbare nevenrivieren of van de kanalen die met den Rijn in verbinding staan, noch in het vaarwater van gierponten of van ponten die zich bewegen langs een dwars door den Rijn gelegen kabel, noch in het vaarwater dat de stoombooten volgen om

dürfen ober- und unterhalb der Landungsbrücken Schiffe und Flösze nicht ganz oder theilweise über diese hinausragend liegen.

3) Beim Vorbeifahren der vom Ufer aus gezogenen Schiffe müssen die an demselben liegenden Schiffe entweder den Mast niederlegen oder so weit vom Ufer abgelegt werden, dasz das Zugseil unter ihnen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seils musz die Bemannung des stillliegenden Schiffes behülflich sein.

Die am Leinpfadufer liegenden Flösze müssen mit vollständigen Seilleitungen versehen sein. Auch dürfen diese Flösze, sofern sie nicht auf der Reise begriffen sind, nicht über 250 Fusz (78,46 Meter) in den Strom reichen. Der Flöszer ist verbunden, die Zangen (Bindehölzer) gleichmäszig mit dem Flosze abzuschneiden und die Anker so zu setzen, dasz sie der Schifffahrt nicht hinderlich sind. Die Floszmannschaft musz die Schiffe, welche das Flosz nicht umsämmen können, an demselben vorbeiziehen.

4) Sind Schiffe oder Flösze an Stellen vor Anker gegangen, an welchen dies sonst nicht zu geschehen pflegt, oder liegen überhaupt Schiffe oder Flösze auszerhalb der Häfen im Fahrwasser oder in der Nähe desselben, dann ist bei nebligem Wetter auf den Dampfschiffen mindestens alle 5Minuten die Glocke anzuschlagen, von anderen Schiffen und Flöszen aus eben so oft durch das Sprachrohr zu rufen.

5) Alle auszerhalb der Häfen auf dem freien Strom liegenden Schiffe, Flösze und sonstigen Anlagen (Badeanstalten, Schiffmühlen etc.) müssen zur Nachtzeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, ununterbrochen durch Laternen

tot de landingsplaats te komen, of deze te verlaten of om de schipbruggen door te varen. Het is hun insgelijks verboden boven of beneden de landingsplaatsen stil te liggen en zelfs gedeeltelijk voorbij deze uit te steken.

3°. Bij het voorbijvaren van vaartuigen, die van den wal worden getrokken, moeten de zeilschepen die stil liggen den mast strijken, of zich ver genoeg van den oever verwijderen, om de treklijn onder zich te kunnen doen doorgaan. De bemanning van het stilliggend vaartuig moet behulpzaam zijn bij het op deze wijze voorbijgaan van de lijn.

De vlotten, die langs de jaagpaden liggen, moeten voorzien zijn van volledige leiders of sleepleuningen en treklijnen. Wanneer zij niet varen, mogen zij niet meer dan 250 voet ((78.46 meter) in den stroom komen. De vlotvoerders moeten de bindbalken geheel gelijk met de breedte van het vlot doen afsnijden, en de ankers zoodanig uitwerpen dat daardoor de scheepvaart niet belemmerd wordt.

De bemanning van de vlotten is verpligt om met de jaaglijn de vaartuigen te trekken, die anders niet in staat zouden zijn om de vlotten voorbij te varen.

4°. Wanneer bij mistig weder schepen voor anker zijn gegaan op plaatsen, die daartoe in den regel niet gebruikt worden of in het algemeen buiten de havens in het vaarwater, of in zijne nabijheid stil liggen, moeten de stoombooten minstens elke vijf minuten de klok luiden en alle andere vaartuigen even dikwijls met den roeper seinen.

5°. Alle schepen en inrigtingen (baden, molens en vaartuigen enz.), buiten de havens en in open water gelegen, moeten 's nachts verlicht zijn door lantaarns, van zonsondergang tot zonsopgang.

erleuchtet sein. An den Schiffen ist eine hellleuchtende Laterne von weiszem Glase hoch am Mast so anzubringen, dasz sie nach der Seite des Fahrwassers zu hängt und zu Berg und zu Thal fortdauernd zu sehen ist. In ähnlicher Weise sind die Rheinmühlen und sonstigen auf dem Rheine befindlichen Anlagen zu erleuchten. Auf den Schiffmühlen sind die Laternen mindestens 4 Meter (13 Fusz) hoch über dem Deckboden anzubringen. Auf Flöszen müssen in jeder der beiden, dem Fahrwasser zugekehrten Ecken auf einer hohen, weit sichtbaren Stelle zwei Laternen neben einander aufgerichtet werden.

Wenn vor den Häfen und Ufern mehrere Schiffe neben einander in der Breite des Stromes liegen, so sind nur diejenigen Schiffe mit Laternen zu versehen, welche auf der Fahrwasserseite liegen. Dasselbe findet Anwendung, wenn mehrere Schiffmühlen in einer Reihe aufgestellt sind.

Auf Schiffen, welche Pulver oder ungereinigtes Petroleum geladen haben, und auf denen deszhalb kein Licht angemacht werden darf, musz während der Nachtzeit ununterbrochen eine Wache ausgestellt sein, welche die sich nähernden Schiffe rechtzeitig durch Zuruf zu warnen hat.

6) Die in diesem Artikel hinsichtlich der Flösze getroffenen Bestimmungen finden auch auf die im Bau begriffenen Flösze Anwendung.

Bestimmungen in Betreff der Fähren und sonstigen Anlagen.

Art. XX. 1) Die Fahrzeuge der Gierfähren und der Fähren an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung müssen zur Nachtzeit so liegen, dasz das Fahrwasser frei bleibt.

Op de schepen moet eene helder brandende lantaarn van wit glas bevestigd zijn aan den top van den mast aan de zijde van het vaarwater en zoodanig geplaatst dat zij voortdurend zigtbaar is, zoowel voor de stroomopwaarts als voor de stroomafwaarts varende.

Gelijke wijze van verlichting is voorgeschreven voor de molens op den *Rijn* of andere inrigtingen op de rivier bestaande.

De molens op schuiten moeten hunne lichten minstens 4 meter (13 voet) bovendeks hebben. Op de vlotten moeten aan elk der hoeken aan de waterzijde twee lantaarns naast elkander gehangen worden, hoog genoeg om van verre te worden gezien.

Wanneer voor havens en oevers meerdere vaartuigen naast elkander in de breedte der rivier vastliggen, behoeven slechts degene, die aan de zijde van het vaarwater zijn, van lantaarns voorzien te zijn. Hetzelfde heeft plaats, wanneer verscheidene molens op schuiten eene enkele rij vormen.

Op de vaartuigen, die buskruid of ongezuiverde petroleum geladen hebben, moet des nachts een waker zijn om de naderende vaartuigen door praaijen te waarschuwen.

6°. De bepalingen van dit artikel betreffende de vlotvaart gelden mede voor de vlotten, die in aanbouw zijn.

Beschikkingen betrekkelijk de gierbruggen en andere inrigtingen.

Art. XX. 1°. De gierponten en hare schuitjes, zoomede de veerponten die zich bewegen langs een' dwars door den *Rijn* gelegden kabel, moeten des nachts vastliggen, zoodanig dat het vaarwater vrij blijft.

2) Die zu 1 erwähnten Fahrzeuge sind zur Nachtzeit von dem Fährinhaber an einer mindestens 8 Meter (26 Fusz) hohen und die obersten Buchtnachen der Gierfähren an einer mindestens 3 Meter (9 1/3 Fusz) hohen Stelle über Wasser mit einer Laterne von weiszem Glase zu versehen, welche die ganze Nacht hindurch hellleuchtend und sichtbar zu erhalten ist.

Bei festen stehenden Brücken sind die Mittelpunkte der Durchfahrtöffnungen für die Berg- und Thalfahrt gleichfalls mit hellbrennenden Laternen zu beleuchten.

3) Sollten besondere Umstände zur Nachtzeit es erforderlich machen, dasz die unter 1 genannten Fähren an einem andern, als dem für sie vorgeschriebenen Landungsplatze liegen, so musz bei Annäherung eines Fahrzeuges die Fähre schleunigst abgelegt und das Fahrwasser frei gemacht werden. Die Dampfschiffe haben dies Verlangen durch Glockenschläge, die andern Fahrzeuge durch Zuruf zu erkennen zu geben und so lange ihren Lauf zu mäszigen, bis die Durchfahrt wieder frei ist.

4) Am Leinpfadufer befindliche Badanstalten oder sonstige Anlagen, welche den Leinzug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

5) Auf dem Leinpfade selbst dürfen keine Anlagen errichtet, noch Gegenstände gelagert werden, welche der Ausübung des Schiffszuges hinderlich sein würden.

Bestimmungen in Betreff der Flösze.

Beschränkung der Breite der Flösze.

Art. XXI. Die Breite der, den Rhein befahrenden Flösze darf auf der Stromstrecke.

2°. Des nachts moeten de genoemde ponten door hare eigenaars worden voorzien van eene helder brandende lantaarn met wit glas, die gedurende den ganschen nacht alzoo brandende gehouden moet worden en op eene hoogte van minstens 8 meter (26 voet) in dier voege bevestigd moet worden, dat zij duidelijk in het oog springt. Gelijke lantaarn moet gehecht worden aan het bovenste schuitje van de gierponten, ter hoogte van minstens 3 meter (9 1/3 voet).

Op de vaste bruggen moet het middelpunt der openingen, bestemd voor de doorvaart van stroomopwaarts en afwaarts gaande vaartuigen, op dezelfde wijze verlicht worden.

3°. Wanneer de gewone plaats voor het nachtverblijf der ponten, onder 1°. genoemd, ten gevolge van buitengewone omstandigheden veranderd is, moet de pont bij het naderen van een vaartuig ten spoedigste verwijderd worden, ten einde het vaarwater vrij te laten. De stoombooten moeten daartoe de klok luiden; de andere vaartuigen zullen hunne nadering te kennen geven door te praaijen, en zij moeten hunne vaart verminderen, tot dat het vaarwater wederom vrij geworden is.

4°. De bad- en andere inrigtingen, die aan den jaagoever liggen en het optrekken belemmeren, moeten door de zorg der eigenaars voorzien zijn van leiders of sleepleuningen voor de treklijnen.

5°. Het is verboden op het jaagpad inrigtingen te plaatsen of er voorwerpen neêr te leggen, die het trekken der vaartuigen kunnen belemmeren.

BEPALINGEN BETREFFENDE DE BREEDTE DER VLOTTEN.

Grenzen van de breedte der vlotten.

Art. XXI. De breedte van de op den *Rijn* varende vlotten mag niet te boven gaan op het gedeelte van den stroom:

von Basel bis Germersheim 27 Meter
von Germersheim bis Mannheim ..... 36 „
von Mannheim b s Coblenz 63 „
unterhalb Coblenz ..... 72 „
nicht überseitigen.

An den Längenseiten der Flösze dürfen einzelne Flosztheile oder andere für Schiffe, Brücken u. s. w. hinderliche Gegenstände nicht hervorragen.

Ausrüstung und Bemannung der Flösze.

Art. XXII. Flösze von 500 Centnern und darüber müssen mindestens mit den in der Beilage bezeichneten Ausrüstungsgegenständen versehen und mit mindestens einem Mann auf je hundert Centner bemannt sein.

Auf der Stromstrecke unterhalb Wesel bleibt eine Bemannung von einem Mann auf je Einhundert und fünfzig Centner bis auf Weiteres gestattet.

Zur Feststellung des Gewichts der Flösze wird hierbei der Cubikmeter, Eichen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birn-, Apfel- und Cornelholz gleich vier Centern, der Cubikmeter Fichten-, Tannen-, Lerchen-, Buchen-, Pappeln-, Erlenholz und anderer weichen und harzigen Holzarten gleich zwei Centnern gerechnet.

Untersuchung der Flösze.

a) *Hinsichtlich des Baues und der Ausrüstung.*

Art. XXIII. Die im Art. XXII. bezeichneten Flösze werden, bevor sie ihre Reise antreten und, wenn sie auf einem Nebenflusse gebaut sind, bevor sie ihre Reise auf dem Rheine fortsetzen, einer Untersuchung unterworfen, welche sich auf ihre Construction und die Festigkeit ihrer Verbindung, sowie

van *Bazel* tot *Germersheim* .. 27 meter
van *Germersheim* tot *Mannheim* ..... 36 „
van *Mannheim* tot *Coblenz* .. 63 „
beneden *Coblenz* ..... 72 „

Aan de zijkanten van de vlotten mag zich geenerlei uitstek of eenig ander voorwerp bevinden, dat schade kan veroorzaken aan de vaartuigen, bruggen, enz.

Scheepsmaterieel en bemanning van de vlotten.

Art. XXII. De vlotten van 500 tolcentenaars (25,000 kilogram) en daarboven moeten minstens voorzien zijn van het materieel, vermeld in de bijlage van dit reglement, en moeten eene bemanning hebben van één man voor elke honderd tolcentenaars (5000 kilogram).

Op het gedeelte van den stroom beneden *Wezel* blijven tot nader orde toegelaten bemanningen van vlotten in verhouding van één man voor elke honderd vijftig tolcentenaars (7500 kilogram).

Bij het bepalen van het gewigt der vlotten, wordt de kubieke meter eiken-, olmen-, esschen-, kersen-, peren-, appelen kornellenhout tegen vier tolcentenaars (200 kilogram) gerekend.

De kubieke meter pijn-, dennen-, lorken-, beuken-, popel- en elzenhout, zoomede van alle andere zachte en harsachtige houtsoorten wordt tegen twee tolcentenaars (100 kilogram) gerekend.

ONDERZOEK DER VLOTTEN.

a. *Onderzoek naar de samenstelling en de uitrusting.*

Art. XXIII. Alle vlotten, bij artikel XXII bedoeld, moeten vóór hun vertrek, en de op een der nevenrivieren gebouwde, vóór dat zij de reis op den *Rijn* voortzetten, aan een onderzoek worden onderworpen. Dit onderzoek loopt over de zamenstelling van de vlotten, de hechtheid der bindbalken, en de aan-

auf das Vorhandensein der, nach Inhalt der Beilage erforderlichen Ausrüstungsgegenstände erstreckt.

Die Untersuchung wird von den hiermit beauftragten Beamten oder von Sachverständigen vorgenommen, welche zu diesem Zwecke eidlich verpflichtet sind.

Der Floszführer hat vor Abfahrt des Floszes die Untersuchung desselben bei der zuständigen Behörde zu beantragen. Letztere hat dafür zu sorgen, dasz die Untersuchung sobald als thunlich, jedenfalls aber innerhalb der, auf den Empfang der Anzeige folgenden vier und zwanzig Stunden vorgenommen werde.

Die Orte, an welchen die Untersuchung erfolgen kann, die Personen, welchen dieselbe übertragen und die Behörde, bei welcher dieselbe nachzusehen ist, werden öffentlich bekannt gemacht.

Art. XXIV. Gibt die Untersuchung zu Ausstellungen keine Veranlassung, so wird das Ergebnisz von den, mit der Untersuchung beauftragten Personen auf dem von dem Floszführer mit sich zu führenden Floszscheine (Art. 25 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte) vermerkt. Floszführern, auf deren Floszscheinen ein solcher Vermerk nicht vorhanden ist, wird die Abfahrt nicht gestattet.

Art. XXV. Die Bestimmungen in den Artikeln XXIII. und XXIV. finden auch in dem Falle Anwendung, wenn das Flosz während seiner Reise

a) eine Vergröszerung erfährt, welche, nach Inhalt der Beilage, eine Vermehrung der vorhandenen Ausrüstungs-Gegenstände bedingt, oder

b) verkleinert wird, und der Floszführer in Folge dessen eine Verminderung der vorhandenen Ausrüstungs-Gegenstände vornehmen will.

Erfolgen diese Veränderungen des

wezigheid van het materieel overeenkomstig den inhoud der bijlage dezes.

Het onderzoek geschiedt door bevoegde ambtenaren of door deskundigen, die daarvoor beëedigd zijn.

De vlotvoerder moet vóór het vertrek van het vlot het onderzoek aanvragen bij de autoriteit, die daarmede belast is. Deze zorgt dat het onderzoek zoo spoedig mogelijk en in elk geval binnen vier en twintig uren na de aanvraag geschiedt.

De plaatsen, waar het onderzoek kan geschieden, de personen, die daarmede zijn belast, en de autoriteiten, bij wie het moet worden aangevraagd, worden bij publicatie aangewezen.

Art. XXIV. Leidt het onderzoek tot geenerlei aanmerking, dan vermelden de daarmede belaste personen zulks op de vlotverklaring (art. 25 van de herziene Rijnvaart-akte).

De vlotvoerders, op wier vlotverklaring zoodanige vermelding ontbreekt, moge niet vertrekken.

Art. XXV. De bepalingen van de artt. XXIII en XXIV zijn mede van toepassing voor het geval dat een vlot gedurende de reis:

a. zoodanige wijzigingen in grootte ondergaat, dat overeenkomstig den inhoud van de bijlage dezes, vermeerdering van materieel vereischt wordt;

b. verkleind wordt, en de vlotvoerder die ten gevolge vermindering wil brengen in het uitrustingsmaterieel, dat hij bezit.

Geschieden die veranderingen op

Floszes an einem Orte, wo die Untersuchung nicht vorgenommen werden kann, so ist dieselbe von dem Floszführer sogleich bei seiner Ankunft an dem nächsten zu Flosz-Untersuchungen bestimmten Orte bei der zuştändigen Behörde zu beantragen.

b) *Hinsichtlich der Bemannung.*

Art. XXVI. Der Floszführer hat der Hafenpolizei-Behörde des ersten Rheinhafens, welchen er nach erfolgter Untersuchung des Floszes (Art. XXIII. und XXV.) passirt, unter Vorlegung des Floszscheines (Art. XXIV. nachzuweisen, dasz die nach Artikel XXII. erforderliche Mannschaft auf dem Flosz vorhanden ist. Wird dieser Nachweis geführt, so vermerkt die Hafenpolizei-Behörde den Befund auf dem Floszscheine, im entgegengesetzten Falle untersagt sie die Fortsetzung der Fahrt bis zur Vervollständigung der Mannschaft.

Hinsichtlich der in *Neuendorf* untersuchten Flösze üben besonders beauftragte und öffentlich bekannt zu machende Personen in *Neuendorf* die Befugnisse der nächsten Hafenpolizei-Behörde aus.

Art. XXVII. Die Hafen-Polizeibehörden und alle mit Ausübung der Strom-Polizei beauftragten Beamten sind befugt, sich davon Ueberzeugung zu verschaffen, dasz die nach Art. XXII. erforderlichen Ausrüstungs-Gegenstände und Mannschaften auf dem Flosze vorhanden sind, und wenn letzteres nicht der Fall ist, die Beilegung des Floszes an der nächsten Landungsstelle anzuordnen. Die Fahrt darf alsdann erst nach erfolgter Vervollständigung der Ausrüstung, beziehungsweise der Mannschaft, fortgesetzt werden.

Art. XXVIII. Weder für die in den Artikeln XXIII. XXV. und XXVI. vorgeschriebenen, noch für bei im Art.

eene plaats waar het vlot niet kan worden onderzocht, dan moet de vlotvoerder het onderzoek aanvragen bij de bevoegde autoriteit op den naasten post voor de visitatie van vlotten.

b. *Onderzoek naar de bemanning.*

Art. XXVI. In de eerste Rijnhaven, welke hij na het onderzoek van het vlot voorbij vaart (artt. XXIII en XXV), moet de vlotvoerder door vertoon van de vlotverklaring (art. XXIV) bewijzen dat de bemanning, voorgeschreven bij art. XXII, op het vlot aanwezig is. Blijkt der politie van die aanwezigheid, dan vermeldt zij dit op de vlotverklaring.

In het tegenovergesteld geval, wanneer namelijk het getal manschappen niet overeenkomstig het voorschrift is, verbiedt zij de voortzetting van de reis tot dat de bemanning voltallig is.

Voor zooveel betreft het onderzoek van de houtvlotten te *Neuendorf*, worden de functien van de politie der naaste haven uitgeoefend door in het bijzonder daarvoor aangewezen personen van *Neuendorf*, wier namen zullen worden bekend gemaakt.

Art. XXVII. Alle autoriteiten, behoorende tot de havenpolitie, en alle ambtenaren, belast met het politietoezigt over de rivier, zijn bevoegd om te onderzoeken of het materieel en de bemanning, bij art. XXII voorgeschreven, op het vlot aanwezig zijn, en om, indien dit niet geval het is, te bevelen, dat het vlot op de naaste aanlegplaats zal stilhouden. De reis kan alsdan niet worden voortgezet, dan nadat het materieel of de bemanning voor zooveel noodig zijn aangevuld.

Art. XXVIII. Voor het onderzoek, voorgeschreven bij de artt. XXIII, XXV en XXVI, of voor dat, voorzien

bij art. XXVII, kan geenerlei regt ge-
XXVII. vorbehaltenen Untersuchungen
ist eine Gebühr zu entrichten.

ZWEITE ABTEILUNG.

Bestimmungen für einzelne Stromstrecken.

Wahrschauen.

Art. XXIX. Zur Sicherheit der Schifffahrt sind auf der Stromstrecke von *Bingen* bis unterhalb *Bonn* an folgenden Stellen Wahrschauen errichtet:

1) am Bingerloche auf dem Mäusethurme,

2) an der Wirbellay,

3) bei Oberwesel am Ochsenthurme,

4) dem Kammereck gegenüber auf dem rechten Ufer,

5) oberhalb St. Goar an der Bank,

6) bei einem Wasserstande unter 10 Fusz am Coblenzer Pegel, für den Enger'schen Grund bei St. Sebastian-Engers,

7) bei einem Wasserstande unter 11 Fusz am Bonner Pegel für die Rheindorfer Kehle, oberhalb der ehemaligen Siegmündung.

Die an diesen Stellen stationirten Wahrschauer haben die Verpflichtung, das Annähern aller zu Thal gehenden Fahrzeuge durch Aufziehen der Flagge bemerkbar zu machen, und zwar in folgender Weise:

a) wenn ein einzelnes Schiff zu Thal kommt, durch Aufziehen der *rothen*,

b) wenn ein Schleppzug zu Thal fährt, durch Aufziehen der *weiszen*,

c) wenn ein Flosz antreibt, durch Aufziehen der *rothen* und der *weiszen* Flagge.

Durch jedes dieser Zeichen wird gleichzeitig angezeigt, dasz die Thalfahrt frei ist, während der Mangel eines Zeichens andeutet, dasz die Bergfahrt frei ist.

Bevor ein Schiff von Bingen aus

heven worden.

TWEEDE GEDEELTE.

BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR ZEKERE VAKKEN DER RIVIER.

Posten van wachten of waarschuwers.

Art. XXIX. Voor de veiligheid der scheepvaart worden, op het gedeelte der rivier van *Bingen* tot beneden *Bonn*, posten van waarschuwers gevestigd op de volgende plaatsen:

1. in het *Bingerloch* op den *Muizentoren*;

2. aan de *Wirbellay*;

3. bij *Oberwesel* op den *Ossentoren*;

4. tegenover den *Kammereck* op den regteroever;

5. boven *St. Goar* aan de *Bank*:

6. voor den *Engersgrund* bij *St. Sebastian Engers*, wanneer de waterspiegel aan de Rijnpeilschaal van Coblenz beneden 10 voet is;

7. voor de *Rheindorferkehle*, boven de oude uitmonding der *Sieg*, wanneer de waterspiegel beneden 11 voet aan de de Rijnpeilschaal te *Bonn* is.

De posten op die plaatsen zijn verpligt het naderen van alle stroomafwaarts gaande vaartuigen te seinen door het hijschen van eene vlag naar de volgende onderscheidingen, namelijk:

a. eene roode vlag, als een vaartuig stroomafwaarts vaart;

b. eene witte vlag, als het een sleepkonvooi is;

c. eene roode en witte vlag, als het een vlot is.

Elk dezer seinen dient tevens om aan te toonen, dat de nedervaart vrij is, terwijl het niet geven van een sein aantoont, dat de toegang voor de opvaart vrij is.

Vóór het vertrek van *Bingen* naar be-

stromabwärts fährt, hat der Führer desselben 10 Minuten vorher seine Absicht den Wahrschauern auf dem Mäusethurme durch Aufhissen einer weiszen Flagge auf halbem Maste zu erkennen zu geben. Er darf erst dann abfahren, wenn hierzu vom Mäusethurme aus das Zeichen gegeben ist.

Auszer den erwähnten stehenden Wahrschauen ist für die zu Berg gehenden Dampfschleppzüge noch eine wandernde Wahrschau zwischen St. Goar und Oberwesel eingerichtet. Diese geht dem Schleppzuge voraus und gibt, wenn Fahrzeuge zu Thal kommen, dem Führer des Schleppzuges das nöthige Zeichen mit der rothen Flagge.

Sowohl die Wahrschauer als die Schifffahrttreibenden haben diese Vorschriften zur Verhütung von Unglücksfällen auf das Genaueste zu beachten.

Für das Wahrschauen werden die Gebühren nach besonders festgestellten und zur öffentlichen Kenntnisz gebrachten Tarifen von den betreffenden Schifffahrttreibenden auch ferner entrichtet.

Für die Stromstrecke von St. Goar bis Bingen.

Art. XXX. 1) Auf der Stromstrecke zwischen St. Goar bis Bingen darf niemals ein Schiff an den Radkasten eines Dampfschiffes genommen werden. Ausgenommen sind solche Fälle, in welchen beschädigte Fahrzeuge auf andere Weise nicht fortzuschaffen sind.

2) Einem zu Berg fahrenden Dampfboote dürfen auf der zu 1 bezeichneten Strecke nie mehr als drei, und zwar in einer Linie zu haltende Schiffe, und einem zu Thal fahrenden nicht mehr als vier Schiffe, von denen je zwei und zwei neben einander gekuppelt werden müssen, angehängt werden.

Für die Stromstrecke oberhalb Mannheim.

Art. XXXI. Die Bestimmungen in

neden moet de schipper van het vaartuig van zijn voornemen kennis geven aan de waarschuwers van den post op den *Muizentoren*, door eene witte vlag ter halve mast te hijschen.

Hij mag de reis niet beginnen dan na het vereischte seinteeken van den *Muizentoren* te hebben ontvangen.

Behalve deze vaste posten is er voor de stoomsleepdienst stroomopwaarts een ambulante waarschuwer tusschen *St. Goar* en *Oberwesel*.

Hij gaat voor het sleepkonvooi uit en geeft dit het noodige sein door eene roode vlag, als vaartuigen den stroom afvaren.

Het stipt volgen der bovenstaande voorschriften is zoowel aan de waarschuwers als aan de schippers aanbevolen, ten einde onheilen te voorkomen.

Bijzondere openbaar gemaakte tarieven bepalen de regten, welke de schippers moeten betalen voor de dienst der waarschuwers.

Voor het vak van St. Goar tot Bingen.

Art. XXX. 1°. Op het vak der rivier tusschen *St. Goar* en *Bingen* is het nooit geoorloofd om een vaartuig aan de raderkast eener stoomboot te meeren.

Dit lijdt uitzondering, wanneer beschadigde vaartuigen niet anders zouden kunnen vervoerd worden.

2°. Eene stoomboot, die stroomopwaarts vaart, mag op het vak der rivier aangewezen onder 1°., slechts drie vaartuigen slepen, die in eene rij achter elkander moeten gehouden worden, en niet meer dan vier bij het stroomafwaarts gaan, onder verpligting ze twee aan twee zamen te koppelen.

Voor het vak boven Mannheim.

Art. XXXI. De voorschriften van de

den Artikeln XXII. bis XXVII. finden auf den Betrieb der Flöszerei auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim bis auf Weiteres keine Anwendung. Sie treten für Flösze, welche, von dieser Stromstrecke kommend, Mannheim passiren, dergestalt in Wirksamkeit, dasz Mannheim als Ort der Abfahrt solcher Flösze angesehen wird.

Für die Stromstrecke zwischen Mannheim und Mainz.

Art. XXXII. 1) Auf der Stromstrecke zwischen Mannheim und Mainz brauchen Flösze bis zu 1000 Centnern (Artikel XXII.) mit den in der Beilage zum Art. XXII. vorgeschriebenen Ankernachen und Ankern dann nicht versehen zu sein, wenn sie mit mindestens zwei Mann auf je hundert Centner bemannt sind und der Floszführer sich darüber ausweist, dasz ihm an jeder zu passirenden Brücke die vorgeschriebene Anzahl von Ankernachen und Ankern entgegengebracht wird.

2) Flösze, welche auf der Stromstrecke zwischen Mannheim und Mainz an Orten gebaut werden, wo die im Art. XXIII. vorgeschriebene Untersuchung nicht erfolgen kann, werden dieser Untersuchung in Mainz unterworfen.

Für abgebaute und zur Verlandung bestimmte Stromtheile und die Rheindurchstiche.

Art. XXXIII. 1) Das Verfahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter, durch Baken in genügender Weise bezeichneter Stromtheile, ist allen Flöszen und Fahrzeugen mit Ausnahme der Nachen untersagt.

2) Rheindurchstiche dürfen erst dann befahren werden, wenn die Schifffahrt durch dieselben von der zuständigen Behörde mittels öffentlicher Bekanntartikelen XXII en XXVII zijn tot nader orde niet van toepassing op de uitoefening der vlotvaart op het vak van den stroom boven *Mannheim*.

Voor de vlotten, die van dat vak komen, treden zij in werking bij het voorbijvaren van *Mannheim*, in dier voege dat de post *Mannheim* als hun uitgangspunt beschouwd wordt.

Op het vak tusschen Mannheim en Mainz.

Art. XXXII. 1°. Wanneer op het vak van den stroom tusschen *Mannheim* en *Mainz* de vlotten tot 1000 tolcentenaars (50,000 kilogram) (artikel XXII) bemand zijn met minstens twee man voor elke honderd tolcentenaars (5000 kilogram) en de vlotvoerder kan bewijzen, dat voor alle door te varen bruggen de voorgeschreven schuitjes en ankerkettingen hem te gemoet zullen gezonden worden, behoeven die vlotten niet voorzien te zijn van de schuitjes en de ankerkettingen, omschreven in de bijlage van artikel XXII.

2°. De vlotten, die, op het vak tusschen *Mannheim* en *Mainz*, gebouwd zijn op plaatsen waar het bij artikel XXIII voorgeschreven onderzoek niet kan geschieden, worden te *Mainz* aan dat onderzoek onderworpen.

Van de afsnijdingen van den Rijn en de gedeelten der rivier waar werken tot landaanwinning worden uitgevoerd.

Art. XXXIII. 1°. Het is aan alle vaartuigen, met uitzondering van schuitjes verboden te varen op door kunstwerken afgescheiden gedeelten der rivier, voldoende door bakens aangewezen en waar werken tot landaanwinning uitgevoerd worden.

2°. Geen scheep- of vlotvaart mag plaats hebben op de afsnijdingen van den *Rijn*, dan nadat eene kennisgeving, afgekondigd door het bevoegd bestuur,

machung für eröffnet erklärt sein wird.

DRITTE ABTHEILUNG.

Schlusz-Bestimmungen.

Verpflichtung der Schiffer und Floszführer, einen Abdruck dieser Verordnung mit sich zu führen.

Art. XXXIV. Jeder Führer eines Schiffes oder Floszes hat während der Ausübung seines Gewerbes einen Abdruck dieser Verordnung mit sich zu führen und den Polizei-, Zoll-, Hafen- und Wasserbaubeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Straf-Bestimmungen.

Art. XXXV. Auf Zuwiderhandlungen gegen die in gegenwärtiger Verordnung gegebenen Vorschriften kommt der Art. 32 der redivirten Rheinschifffahrts-Acte vom 17. October 1868 in Anwendung.

BEILAGE ZU ART. XXII DER SCHIFFFAHRTS-POLIZEI- UND FLOSZ-ORDNUNG FÜR DEN RHEIN.

Verzeichnisz der Ausrüstungs-Gegenstände.

Für Flösze von	Grosze Ankernachen.	Kleine Ankernachen.	Grosze Seile.	Kleine Seile.	Anker.	Ketten.
Centner.						
500 bis 900	—	1	—	2	2	—
901 „ 1250	—	1	1	1	3	—
1251 „ 2500	—	2	1	1	4	—
2501 „ 3500	2	1	2	2	6	1
3501 „ 4000	3	1	2	3	7	1
4001 „ 4500	3	1	3	3	8	1
4501 „ 5000	3	2	3	3	9	1
5001 „ 6000	4	2	3	3	10	2
6001 „ 7000	4	2	4	3	11	2
7001 „ 8000	4	2	4	4	12	3
8001 „ 9000	5	2	5	4	13	3

deze voor de vaart geopend verklaard heeft.

DERDE GEDEELTE.

SLOTBEPALINGEN.

Verpligting der schippers en vlotvoerders om voorzien te zijn van een exemplaar van dit reglement.

Art. XXXIV. Ieder schipper en ieder vlotvoerder moet, gedurende de uitoefening van zijn beroep, een exemplaar van dit reglement bij zich hebben en het aan de beambten der politie, der havens, der in- en uitgaande regten en van den waterstaat op hun verzoek vertoonen.

STRAFBEPALINGEN.

Art. XXXV. Ten aanzien van de straffen, toepasselijk voor de overtredingen van het tegenwoordig reglement, wordt verwezen naar art. 32 van de herziene akte omtrent de Rijnvaart.

BIJLAGE VAN ART. XXII VAN HET REGLEMENT VOOR DE VAART OP DEN RIJN.

Omschrijving van het materieel.

Er worden vereischt:

Voor vlotten van	Groote ankerschuiten.	Kleine ankerschuiten.	Groote kabels.	Kleine kabels.	Ankers.	Kettingen.
Tolcentenaars						
500 tot 900	„	1	„	2	2	„
901 „ 1 250	„	1	1	1	3	„
1 251 „ 2 500	„	2	1	1	4	„
2 501 „ 3 500	2	1	2	2	6	1
3 501 „ 4 000	3	1	2	3	7	1
4 001 „ 4 500	3	1	3	3	8	1
4 501 „ 5 000	3	2	3	3	9	1
5 001 „ 6 000	4	2	3	3	10	2
6 001 „ 7 000	4	2	4	3	11	2
7 001 „ 8 000	4	2	4	4	12	3
8 001 „ 9 000	5	2	5	4	13	3

Für Flösze von	Grosze Ankernachen.	Kleine Ankernachen.	Grosse Seile.	Kleine Seile.	Anker.	Ketten.
Centner.						
9001 „ 10000	5	2	5	4	14	3
10001 „ 11000	6	2	6	5	16	4
11001 „ 12000	6	2	6	5	18	4
12001 „ 13000	7	2	7	5	20	4
13001 „ 14000	7	2	7	5	22	5
14001 „ 15000	7	2	8	5	24	5
15001 „ 16000	8	2	8	5	26	5
16001 „ 17000	8	2	8	5	28	7
17001 „ 18000	8	2	8	5	30	7
18001 „ 19000	9	3	9	6	32	8

Bemerkungen.

1) Unter *groszen* Ankernachen werden Nachen von 50 bis 60 Ctr., unter *kleinen* Ankernachen von 30 bis 35 Ctr. Tragfähigkeit verstanden.

2) Flösze bis zu 700 Ctr. können statt des kleinen Ankernachens ein Dreibord von 8 Meter Länge und 1 bis 1,4 Meter obere Breite führen.

3) Der Wahrschau-Nachen ist unter den in vorstehendem Verzeichnisz aufgeführten Nachen nicht enthalten.

Voor vlotten van	Groote ankerschuiten.	Kleine ankerschuiten.	Groote kabels.	Kleine kabels.	Ankers.	Kettingen.
Tolcentenaars.						
9 001 „ 10 000	5	2	5	4	14	3
10 001 „ 11 000	6	2	6	5	16	4
11 001 „ 12 000	6	2	6	5	18	4
12 001 „ 13 000	7	2	7	5	20	4
13 001 „ 14 000	7	2	7	5	22	5
14 001 „ 15 009	7	2	8	5	24	5
15 001 „ 16 000	8	2	8	5	26	5
16 001 „ 17 000	8	2	8	5	28	7
17 001 „ 18 000	8	2	8	5	30	7
18 001 „ 19 000	9	3	9	6	32	8

Aanmerkingen.

1°. De groote ankerschuiten zijn die van een ladingsvermogen van 50 tot 60 tolcentenaars, de kleine schuiten die van een ladingsvermogen van 30 tot 35 tolcentenaars.

2°. De vlotten tot 700 tolcentenaars toe mogen in plaats van eene kleine ankerschuit een schuitje hebben, zoogenaamd „Dreibord", van 8 meter lengte en van 1 tot 1.4 meter breedte aan den bovenkant.

3°. De schuit van den waarschuwer is niet in het bovengenoemd getal schuitjes begrepen.

353. 1868, VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DEN TRANSPORT ENTZÜNDLICHER, ÄTZENDER UND GIFTIGER STOFFE, IN NIEDERLAND NUR ÄTZENDER UND GIFTIGER STOFFE. Baden 3 Juni 1869 G. u. V. Bl. 1869 Nr. XIV S. 244, Bayern 5 Juli 1869 G. u. V. Bl. 1869 Nr. 49, Frankreich 1/2 Juli 1869 Präfekt. A. Bl. Nr. 43 S. 1241, Hessen 25 Juni 1869 Reg. Bl. Nr. 28 S. 501, Niederland 24 Juni 1869, Staatsblad 1869 Nr. 107, Preussen 6 August 1869 A. Bl. Coblenz Nr. 28.

(BADEN.) Zwischen den Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten ist zu Mannheim am 17. Oktober 1868 nachstehende Verordnung über den Transport von entzündlichen, ätzenden und giftigen Stoffen vereinbart worden, welcher Vereinbarung der Königlich Niederländische Bevollmächtigte jedoch vorerst nur bezüglich der ätzenden und giftigen Stoffen beigetreten ist.

Diese Verordnung wird mit allerhöchster Ermächtigung *Seiner Königlichen Ho-*

heit des Groszherzogs aus Groszherzoglichem Staatsministerium vom 26. Mai d. J. unter dem Anfügen bekannt gemacht, dasz die Verordnung für das Groszherzogthum Baden nach ihrem vollen Inhalte mit dem 1. Juli 1869 an die Stelle der bestehenden allgemeinen und besonderen Bestimmungen über jene Gegenstände, worüber in derselben verfügt ist, tritt.

Mit gleichem Tage werden namentlich die Verordnung des Groszherzoglichen Ministeriums des Innern vom 26. November 1839, Regierungsblatt Nr. XXXIII., den Transport metallischer Gifte auf dem Rheine betreffend, die Bekanntmachung des Groszherzoglichen Ministeriums des Groszherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten vom 2. Juli 1841, Regierungsblatt Nr. XX., den XII. Supplementar-Artikel zur Rheinschifffahrts-Acte betreffend, und die Verordnung Groszherzoglichen Handelsministeriums vom 11. März 1865, Regierungsblatt Nr. XII., die Versendung von Arsenik und anderen mineralischen Giftstoffen auf dem Rheine betreffend, auszer Wirksamkeit gesetzt.

Karlsruhe, den 3. Juni 1869.

Groszherzogliches Handelsministerium.

VON DUSCH. Vdt. FESENBECKH.

(BAYERN.) Nachdem zwischen den Regierungen von Bayern, Baden, Frankreich, Hessen, den Niederlanden und Preuszen unter'm 17. October vorigen Jahres eine Verordnung über den Transport entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rheine vereinbart und allseitig genehmigt worden ist, so wird dieselbe unter Bezugnahme auf die durch §. 25 des Landtagsabschiedes vom 29. April dieses Jahres ertheilte Allerhöchste Ermächtigung Seiner Majestät des Königs mit dem Beifügen zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz diese Verordnung vom 1. Juli dieses Jahres ab an die Stelle der bestehenden allgemeinen und besonderen Bestimmungen über Gegenstände, worüber in derselben verfügt ist, zu treten hat.

München, den 5. Juli 1869.

Auf Seiner Majestät des Königs Allerhöchsten Befehl.

v. PFRETZSCHNER. v. SCHLÖR. v. HÖRMANN. v. FISCHER, Staatsrath.

Durch die Minister: *der General-Secretär,*
Ministerialrath
DR. PRESTELE.

(FRANKREICH.)

(HESSEN.) Die nachstehende, zwischen den Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten zu Mannheim unterm 17. October 1868 vereinbarte Verordnung über den Transport entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein, welche Seitens der Königlich Niederländischen Regierung vorerst nur soweit sie sich auf den Transport ätzender und giftiger Stoffe bezieht, genehmigt worden ist, wird hiermit unter dem Anfügen zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz dieselbe mit dem 1. Juli l. J. für die Groszherzoglich Hessische Rheinstrecke in Kraft tritt.

Zuwiderhandlungen gegen gedachte Verordnung werden der Bestimmung in Art. 32 der revidirten Rheinschifffahrtsacte vom 17. October 1868 (Regbl. 1869 Nr. 22) gemäsz mit einer Geldbusze von 4 fl. 40 kr. bis 140 fl. bestraft.

Die seitherigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen über Gegenstände, worüber in nachstehender Verordnung verfügt ist, insbesondere

1) die Verordnung vom 7. October 1839, die Versendung von Arsenik, Quecksilber-Präparaten, Bleizucker und Grünspan auf dem Rhein betreffend (Regbl. Nr. 30.),

2) die Verordnung vom 4. Januar 1842, die Bestrafung der Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung vom 7. October 1839 wegen Versendung von Arsenik etc. auf dem Rhein betreffend (Regbl. Nr. 4.),

3) die Bekanntmachung vom 27. Dezember 1843, die Versendung von chemischen Reibfeuerzeugen und Zündhölzern, auch Schwefel-, Salpeter- und Salz-Säuren auf dem Rhein betreffend (Regbl. 1844 Nr. 4.),

4) die Bekanntmachung vom 10. April 1865, die Versendung von Arsenik und anderen mineralischen Giftstoffen auf dem Rhein betreffend (Regbl. 1865 Nr. 16) treten mit dem 1. Juli l. J. auszer Wirksamkeit.

Darmstadt den 25. Juni 1869.

Aus Allerhöchstem Auftrag:

Groszherzogliches Ministerium des Groszherzoglichen Hauses und des Aeuszern.

v. Dalwigk.

Rothe.

(NIEDERLAND, vgl. unten S. 153.)

(PREUSSEN.) Im Auftrage des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten bringen wir mit Bezug auf Art. 32 der revidirten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 (Ges. Samml. von 1869 Seite 814) die nachstehenden beiden von den Ufer-Regierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schiffahrtspolizeilichen Verordnungen nämlich:

1. .....

2. Die Verordnung über den Transport entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein, hierdurch zur öffentlichen Kenntnis.

Cöln, den 6. August 1869.

Königliche Regierung.

Verordnung über den Transport entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rheine.

I. *Allgemeine Vorschriften über den Transport entzündlicher und ätzender Stoffe.*

§. 1. Schieszpulver darf nur auf besonderen Fahrzeugen geführt und niemals unter andere Güter verladen werden.

Ob andere entzündliche oder ätzende Stoffe, als: Schwefel-, Salpeter-, Salzsäure, Streichfeuerzeuge, Zündhölzer, Kunstwolle, ungereinigtes Petroleum, Sprengöl (Nitroglycerin) u. s. w., auf besonderen Fahrzeugen zu führen sind, oder mit anderen Gütern verladen werden dürfen, hat die Polizei- oder Hafenbehörde des Einladeortes zu bestimmen. Gestattet sie die Verladung mit andern Gütern, so hat sie zugleich die erforderlichen Vorsichtsmaszregeln anzuordnen, denen sich der Schiffer unterwerfen musz. Ueber die von ihr getroffenen Anordnungen ertheilt sie dem Schiffer eine besondere Bescheinigung, welche dieser auf Erfordern den Polizei-, Hafen-, Zoll- und Wasserbau-Beamten vorzeigen musz.

II. *Besondere Vorschriften für den Transport.*

A. Des Schieszpulvers.

§. 2. Schieszpulver darf in Quantitäten von über 30 Pfund (15 Kilogramm) auf dem Rheine nur in festschlieszenden, mit hölzernen Nägeln verzwickten Tonnen transportirt werden. Die Versendung kleinerer Quantitäten ist auch in hölzernen Büchsen, welche gleichfalls mit hölzernen Nägeln zu verzwicken sind, gestattet.

§. 3. Beim Verladen in Schiffe ist den Pulvertonnen durch Unter- und Widerlager eine feste Lage zu geben. Mehr als 5 Lagen Pulvertonnen dürfen nicht übereinander gelegt werden.

§. 4. Auf jedem mit Pulver beladenen Fahrzeuge ist eine mit einem weiszen 0.5 Meter hohen *P* versehene, 1.5 Meter lange, 1 Meter hohe schwarze Flagge aufzustecken, welche in solcher Höhe angebracht werden musz, dasz sie schon in der Ferne erkannt werden kann. Damit diese Flagge auch bei windstillem Wetter die volle Fläche zeige, ist sie stets ausgespannt zu erhalten.

§. 5. Bei der Einladung oder Löschung von Pulver darf ebensowenig wie auf den mit Pulver beladenen Fahrzeugen Feuer oder Licht angemacht, noch Tabak geraucht werden.

§. 6. Auf der Fährt müssen die Schiffe, welche Pulver geladen haben, wenigsten 400 Meter von einander entfernt bleiben. Entsteht bei einem oder dem anderen Fahrzeuge ein Aufenthalt, so müssen die folgenden sogleich davon benachrichtigt werden und dürfen sich nur bis auf die genannte Entfernung jenem nähern.

§. 7. Schiffe, welche an einem mit Pulver beladenen Fahrzeuge vorbeifahren, müssen sich unter dem Winde halten, d. h. an der Seite, welche der Richtung des Windes entgegengesetzt ist, das Pulverschiff passiren, es sei denn, dasz das Schiff über dem Winde getreidelt oder dasz Ausweichen windabwärts durch andere Umstände unmöglich gemacht wird.

§. 8. Bei Annäherung eines Gewitters müssen die mit Pulver beladenen Fahrzeuge sogleich in der Entfernung, welche sie auf der Fahrt inne zu halten haben, anlegen und, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, die Masten niederlassen. Das Anlegen darf aber weder in der Nähe von bewohnten Orten, noch von hohen Bäumen, sondern wo möglich in einer freien offenen Gegend geschehen. Erst wenn das Gewitter und die zu besorgende Gefahr vorüber ist, darf die Fahrt fortgesetzt werden.

§. 9. Kommen mit Pulver beladene Schiffe in die Nähe von Städten oder Dörfern, so müssen sie mindestens 240 Meter von dem ersten Hause Halt machen, der Polizeibehörde die Ankunft melden und von derselben weitere Bestimmung einholen.

§. 10. Haben mit Pulver beladene Fahrzeuge Schiffbrücken zu passiren, so müssen die Führer zeitig einen Boten voraussenden, um den Brückenmeister von der Anzahl der Fahrzeuge und ihrer ungefähren Grösze zu benachrichtigen. Dieser hat dafür Sorge zu tragen, dasz die Pulverschiffe ohne Aufenthalt durchfahren können.

§. 11. Während der Nacht, d. h. von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, darf nicht gefahren werden.

§. 12. Legen Pulverfahrzeuge, abgesehen von dem im §. 8 erwähnten Falle, am Ufer an; so müssen sie stets wenigstens 80 Meter unter sich und nicht unter 800 Meter von bewohnten Gebäuden entfernt bleiben. Die Schiffmannschaft darf nur windabwärts vom Fahrzeuge und mindestens 160 Meter von demselben entfernt Feuer anmachen. Auf jedem Fahrzeuge musz ein Wächter zurückbleiben.

§. 13. Auf Dampfschiffen darf, auszer dem Bedarf zum Abfeuern von Signalschüssen, kein Pulver verladen und transportirt werden.

B. Des ungereinigten Petroleums.

§. 14. Der Führer eines Fahrzeuges, welches ungereinigtes Petroleum an Bord hat, darf mit seinem Fahrzeuge nur in einer Entfernung von mindestens 160 Meter von anderen Fahrzeugen oder bewohnten Gebäuden anlegen. Erreicht er den Bestimmungsort, so hat er der Polizei- oder Hafenbehörde anzuzeigen, dasz das Fahrzeug Petroleum geladen habe und die Menge desselben genau anzugeben. Er hat sodann das Fahrzeug auf den von der Polizei- oder Hafenbehörde bestimmten Liegeplatz zu führen und darf diesen Platz ohne Erlaubnisz der Polizei- oder Hafenbehörde nicht verlassen.

§. 15. Die Löschung der Ladung musz innerhalb der von der Polizei- oder Hafenbehörde bestimmten Frist bewirkt werden.

§. 16. Schiffer, welche ungereinigtes Petroleum in ihre Fahrzeuge einladen oder überladen, dürfen dies nur an der von der Polizei- oder Hafenbehörde bestimmten Stelle bewirken, und müssen den Hafen oder Ladeplatz binnen der vorgeschriebenen Frist verlassen.

§. 17. Bei der Einladung und Löschung von ungereinigtem Petroleum darf eben so wenig wie auf den diese Waare an Bord habenden Schiffen Feuer oder Licht gemacht, noch Tabak geraucht werden.

§. 18. Die Ausladung und Lagerung von ungereinigtem Petroleum darf nur auf dem von der Polizei- oder Hafenbehörde dazu bestimmten Platze stattfinden.

§. 19. Als ungereinigtes Petroleum im Sinne dieser Verordnung ist dasjenige anzusehen, welches nicht klar und dünnflüssig ist.

C. Des Sprengöls (Nitroglycerin).

§. 20. Sprengöl (Nitroglycerin) darf nur in Flaschen aus Blech oder aus starkem Glase transportirt werden. Zum Verschlusse der Flaschen sind jederzeit Korkstöpfel anzuwenden. Die das Sprengöl enthaltenden Glasflaschen müssen mit einer korbartigen Umhüllung, welche eine Einlage von Stroh enthält, versehen sein. Diese Transportgefäsze, sowohl Blechflaschen, als auch die umhüllten Glasflaschen, sind mit Stroh, Heu und dergl. in feste Holzkisten zu verpacken und letztere mit der Aufschrift *Sprengöl* (*Nitroglycerin*) zu versehen.

Das Gewicht des in einem Collo versendeten Sprengöls darf 15 Pfund ($7^1/_2$ Kilogr.) und das Gewicht des ganzen Collos, einschlieszlich des darin befindlichen Sprengöls, darf 40 Pfund (20 Kilogramm) nicht übersteigen.

§. 21. Vor jeder Ein- oder Ausladung von Sprengöl musz vom Schiffer der Polizei- oder Hafenbehörde Anzeige erstattet werden, welche die erforderlichen Vorsichtsmaszregeln anzuordnen hat. Insbesondere musz bei der Einladung, dem Transport und der Löschung darauf geachtet werden, dasz die Colli weder selbst fallen, noch durch herabfallende Gegenstände beschädigt werden können.

§. 22. Da das Sprengöl bereits bei einer Temperatur von mehreren Graden über dem Gefrierpunkt in den festen Zustand übergeht, und in diesem Zustande die Gefahr der Explosion gröszer ist, so ist während der kalten Jahrezeit eine erhöhte Vorsicht anzuwenden.

III. *Vorschriften über den Transport von Arsenikalien und anderen Giftstoffen.*

§. 23. Arsenikalien, d. h. Arsenik enthaltende Stoffe, als:

Arsenmetall, nämlich Fliegenstein und Scherbenkobalt; Arsenik-Säure; arsenige Säure (weiszer Arsenik, Hüttenrauch); Rauschgelb (Auripigment); Realgar (rothes Arsenikglas);

ferner Quecksilber-Präparate, als ätzendes Sublimat und andere,

dürfen auf dem Rheine nur in festen, aus gutem Holze gearbeiteten, inwendig mit starker und dichter Leinwand sorgfältig und dauerhaft zu verklebenden Fässern oder Kisten versendet werden.

Auf jedem Collo musz mit groszen leserlichen Buchstaben in schwarzer Oelfarbe das Wort *Gift* angebracht sein.

§. 24. Wenn Giftstoffe (§. 23) in Mengen von 100 und mehr Centnern versendet werden sollen, so dürfen sie in Schiffen, welche noch andere Güter enthalten, nur in besonderen wasserdicht abgeschlossenen Abtheilungen derselben verladen werden.

Vor der Verladung musz der Schiffer der Polizei- oder Hafenbehörde Anzeige erstatten. Diese hat sich davon zu überzeugen, dasz die zur Aufnahme der Giftstoffe (§. 23) bestimmten Abtheilungen des Schiffes wirklich wasserdicht abgeschlossen sind.

Ingleichen hat dieselbe, falls Giftstoffe in Mengen unter 100 Centern zusammen mit anderen Gegenständen transportirt werden sollen, die Art und Weise der Verladung vorzuschreiben, wobei namentlich darauf zu achten ist, dasz die Giftstoffe abgesondert von Consumtibilien gestauet werden. Ueber die von ihr getroffene Anordnung hat sie dem Schiffer eine Bescheinigung zu ertheilen.

§. 25. Die Polizei- oder Hafenbehörde des Absendungsortes hat die Verladung zu untersagen, wenn die Colli Beschädigungen erlitten haben, welche ohne deren Eröffnung wahrzunehmen sind.

IV. *Haftung der Befrachter für die Verpackung.*

§. 26. Für die in den §§. 2, 20 und 23 vorgeschriebene Verpackung ist der Befrachter verantwortlich.

V. *Strafbestimmung.*

§. 27. Auf Zuwiderhandlungen der Befrachter und der Schiffer gegen die Vorschriften dieser Verordnung, beziehungsweise gegen die Anordnung der Hafen- und Polizeibehörde, findet der Art. 32 der revidirten Rhein-Schifffahrts-Acte vom 17. October 1868 Anwendung.

(NIEDERLAND.) Wij WILLEM III, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Op de gemeenschappelijke voordragt van onze Ministers van Binnenlandsche Zaken, van den 31sten Mei 1869, no. 274, 2de afdeeling, en van Financien, van den 29sten Mei 1869, no. 47, I. U. R. en Acc.;

Den Raad van State gehoord (advies van den 8sten Junij 1869, no. 9);

Gezien de artikelen 1 en 32 der herziene akte omtrent de Rijnvaart, den 17den October 1868 te *Mannheim* gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmachtigden der Regeringen van *Nederland*, *Baden*, *Beijeren*, *Frankrijk*, *Hessen* en *Pruissen* en, voor zoo veel noodig, goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* no 37);

Overwegende, dat door dezelfde gevolmagtigden gemeenschappelijke bepalingen vastgesteld zijn omtrent den vervoer van bijtende en vergiftige stoffen langs den Rijn, en dat daarmede overeenstemmende voorschriften voor den *Nederlandschen Rijn* moeten worden uitgevaardigd;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Art. 1. Door de politie- of havenbeambten ter plaatse van inlading wordt beslist, of bijtende stoffen, als: zwavelzuur, salpeterzuur, chloorwaterstofzuur, enz., met afzonderlijke vaartuigen vervoerd moeten worden, dan wel of zij mogen worden geladen met andere goederen. Indien de beambten de inlading met andere goederen toestaan, schrijven zij gelijktijdig de voorzorgsmaatregelen voor, waaraan de schipper zich moet onderwerpen. Zij geven den schipper eene verklaring af, vermeldende de voorgeschreven voorzorgen, welke verklaring door hem moet worden vertoond op aanvraag van politie- of havenbeambten, van ambtenaren der in- en uitgaande regten en van den waterstaat.

Art. 2. Arsenikhoudende stoffen, als metallisch arsenik, bepaaldelijk vliegensteen, en scherfkobalt, arsenigzuur (wit arsenik), operment realgar; vervolgens de kwikbereidingen, als kwiksublimaat en andere, mogen op den Rijn niet anders vervoerd worden dan in stevige kisten of vaten van goed hout, inwendig met dik doek gevoerd.

Elke kist of elk vat moet in duidelijk leesbare met zwarte olieverw geschilderde letters het opschrift dragen: Vergif (Poison, Gift).

Art. 3. Vergiftige zelfstandigheden, verzonden wordende bij hoeveelheden van *vijf duizend* kilogram en daarboven, met vaartuigen waarin ook andere goederen geladen zijn, moeten geplaatst worden in afzonderlijke waterdigte afdeelingen.

Voor de inlading moet de schipper aangifte doen bij de politie- of havenbeambten. Deze overtuigen zich dat de afdeelingen, bestemd om de vergiftige zelfstandigheden te ontvangen, werkelijk goed gesloten en waterdigt zijn.

Wanneer vergiftige zelfstandigheden bij hoeveelheden van minder dan *vijf duizend* kilogram met andere goederen moeten worden ingeladen, schrijven havenbeambten de wijze voor, waarop die zelfstandigheden aan boord geborgen moeten worden, waarbij vooral zorg wordt gedragen, dat de vergiften afgescheiden blijven van levensmiddelen.

Zij geven den schipper eene verklaring af van de door hen genomen beschikkingen.

Art. 4. De politie- of havenbeambten ter plaatse van verzending kunnen de inlading verbieden der colis, die zóódanig beschadigd zijn dat dit is waar te nemen zonder ze te openen.

Art. 5. De bevrachter is verantwoordelijk voor de verpakking bij art. 2 voorgeschreven.

Art. 6. Wegens het verrigten van hetgeen bij de voorgaande artikelen verboden, of wegens het niet nakomen van of het niet voldoen aan hetgeen daarbij voorgeschreven is, wordt bekeuring ingesteld tot toepassing der straf, bepaald bij art. 32 der herziene Rijnvaart-akte.

Art. 7. Dit besluit komt in werking op den eersten Julij 1869.

Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Financien zijn belast met de uitvoering van het tegenwoordig besluit, 't welk gelijktijdig in het *Staatsblad* en de

Staatscourant zal worden geplaatst, en waarvan afschrift zal worden gezonden aan den Raad van State.

Het Loo, den 24sten Junij 1869.

WILLEM.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,
FOCK.
De Minister van Financien,
VAN BOSSE.
De Minister van Buitenlandsche Zaken,
ROEST VAN LIMBURG.

Uitgegeven den *dertigsten* Junij 1869.
De Minister van Justitie,
VAN LILAAR.

354. 28 Mai 1869, BADISCHE VERORDNUNG BETR. DIE UMWANDLUNG DER ZOLLGERICHTE IN RHEINSCHIFFAHRTSGERICHTE. G. u. V. Bl. 1869 Nr. XIV S. 226.

Seine Königliche Hoheit der Groszherzog haben mit höchster Entschlieszung aus Groszherzoglichem Staatsministerium vom 26. d. M. die durch die höchste Entschlieszung vom 26. November 1864 als Rheinzollgerichte erster und zweiter Instanz bestellten Badischen Justizbehörden vom 1. Juli d. J. an als *Rheinschifffahrtsgerichte* im Sinne der Artikel 33 bis 40 der revidirten Rheinschifffahrtsacte zu bestätigen geruht.

In Folge höchsten Auftrages wird dies hiermit unter Bezugnahme auf die frühere diesseitige Bekanntmachung vom 29. November 1864 (Regierungsblatt Nr. LXIX.) zur Nachachtung öffentlich verkündet.

Karlsruhe, den 28. Mai 1869.

Groszherzogliches Justizministerium.
OBKIRCHER.
Vdt. STOCKHORN.

355. 29 Juni 1869, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. DIE SCHIFFER- UND SCHIFFSPATENTE SOWIE DIE EICHE DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 172, Staatsblad 1869 Nr. 110.

Wij WILLEM III, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Op de gemeenschappelijke voordragt van Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken, van den 31sten Mei 1869, lit. N, en van Financien, van den 29sten Mei 1869, no. 48, I. U. R. en Acc.;

Den Raad van State gehoord (advies van den 8sten Junij 1869, no. 8);

Gezien de artikelen 15 tot en met 24 der herziene akte omtrent de Rijnvaart, den 17den October 1868 te *Mannheim* gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmagtigden der Regeringen van *Nederland, Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen* en *Pruissen* en, voor zoo veel noodig, goedgekeurd bij de wet van den 4den April 1869 (*Staatsblad* no. 37), zoomede op nummer 4, lit. A, nummer 5 en nummer 6 van het bij die akte behoorende slotprotokol;

Hebben goedgevonden en verstaan te bepalen:

Art. 1. Zij, die een Rijnschippers-patent wenschen te bekomen, wenden zich daartoe bij schriftelijk verzoek aan Onzen Minister van Financien.

Art. 2. Bij het verzoek volgens art. 1 wordt overgelegd:

a. eene verklaring van den burgemeester der betrokken gemeente, ten bewijze dat de aanvrager hier te lande zijne werkelijke woonplaats heeft of wel eene woonplaats gekozen heeft;

b. eene opgaaf van denzelfden burgemeester omtrent het signalement van den aanvrager;

c. eene verklaring van een der na te noemen commissien, ten bewijze dat de aanvrager een leer- of diensttijd in het schippersbedrijf heeft van minstens *vier* jaar, waarvan minstens *twee* jaar zijn doorgebragt aan boord van vaartuigen die den Rijn bevaren, hetzij in zijne geheele lengte, hetzij over het gedeelte waarvoor het patent gevraagd wordt.

Zoo een patent tot het voeren van stoomschepen wordt verlangd, moet uit de verklaring, bedoeld onder lit. c, tevens blijken dat de aanvrager minstens gedurende één der bedoelde vier jaar de stoomvaart praktisch heeft beoefend.

Art. 3. Het bepaalde bij art. 1 is mede van toepassing bij het vragen eener verklaring overeenkomstig art. 18 der herziene Rijnvaartakte door schippers, die de nevenrivieren van den Rijn of de binnenwateren tusschen de Schelde en den Rijn bevaren.

Bij het verzoek tot het bekomen van dergelijke verklaring worden overgelegd:

a. het aan te vullen buitenlandsch patent;

b. eene opgaaf van den burgemeester der gemeente van binnenkomst of van een der gemeenten, genoemd in art. 8 van dit besluit, omtrent het signalement van den aanvrager;

c. eene verklaring overeenkomstig art. 2, lit. c.

Art. 4. Tot het aanteekenen volgens art. 15, laatste zinsnede, der herziene Rijnvaart-akte, van de nieuwe woonplaats van Rijnschippers op patenten, door andere Oeverstaten afgegeven, wordt het patent gezonden aan Onzen Minister van Financien, onder overlegging van eene verklaring volgens art. 2, lit. a, af te geven door den burgemeester der nieuwe woonplaats, die daarbij tevens eene opgave omtrent het signalement van den schipper voegt.

Art. 5. Veranderingen in het signalement van den schipper worden volgens art. 17 der genoemde akte door den burgemeester der werkelijke of gekozen woonplaats of van een der gemeenten, genoemd in art. 8 van dit besluit, op het patent aangeteekend.

Art. 6. Het Rijnschippers-patent moet op de eerste aanvrage aan de politie- of havenbeambten vertoond worden.

Art. 7. Scheepspatenten voor den Rijn worden insgelijks schriftelijk gevraagd aan Onzen Minister van Financien. Bij het verzoek om dergelijk patent moet de eigenaar of schipper eene verklaring van eene der hierna te noemen commissien overleggen, ten bewijze dat het schip de hechtheid en het tuig bezit, noodig voor de vaart op den geheelen Rijn of op dat gedeelte waarvoor het patent wordt gevraagd. Bij die verklaring worden tevens de grootste geoorloofde diepgang en het ladingsvermogen opgegeven.

Art. 8. In elk der gemeenten *Amsterdam*, *Rotterdam* en *Dordrecht* bestaat eene

commissie van minstens *drie* deskundigen voor de Rijnvaart, wier leden door het gemeentebestuur benoemd worden.

Aan deze commissien is opgedragen:

a. het onderzoek der bewijzen, door belanghebbenden aan te bieden ter verkrijging der bij art. 2, lit. c, bedoelde verklaringen;

b. het onderzoek naar de hechtheid der Rijnschepen en het voldoende hunner uitrusting, zoomede het bepalen en aanwijzen van hun grootsten geoorloofden diepgang;

c. het verleenen van medewerking bij het bepalen van het ladingsvermogen en bij het ijken van Rijnschepen;

d. het stellen der noodige aanteekeningen op het scheepspatent na een nieuw onderzoek volgens artikel 22, 4de en 5de zinsneden, der herziene Rijnvaart-akte.

Art. 9. De verpligting tot het doen ijken der Rijnschepen is opgeheven.

De eigenaar of schipper, die zijn vaartuig volgens de tot dus ver gebruikelijke wijs voor verschillende diepgangen wil doen ijken, kan zich daartoe wenden tot de ambtenaren, voor die verrigting door Onzen Minister van Financien aan te wijzen.

Art. 10. Het ijken van Rijnschepen, zoo mede het onderzoek naar de hechtheid en de voldoende uitrusting dier schepen, op verzoek van den bevrachter (artikel 22, 5de zinsnede, der herziene Rijnvaart-akte) geschieden op kosten des aanvragers.

De vergoeding, voor een en ander verschuldigd, wordt door Onzen Minister van Financien bepaald.

Art. 11. De formulieren, noodig tot uitvoering van bovenstaande bepalingen, worden door Onzen Minister van Financien vastgesteld.

Art. 12. Wegens het bevaren van den Rijn zonder de documenten, vereischt volgens de herziene Rijnvaart-akte, of met documenten die niet aan de voorschriften dier akte beantwoorden, het niet vertoonen dier documenten, wanneer dit door een bevoegd ambtenaar wordt gevraagd, of het geven van een grooteren diepgang aan een Rijnschip dan volgens art. 22 der genoemde akte geoorloofd is, wordt bekeuring ingesteld tot toepassing der straf, bepaald bij art. 32 dier akte.

Art. 13. Dit besluit treedt in werking met 1°. Julij 1869.

Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Financien zijn belast met de uitvoering van dit besluit, dat gelijktijdig in het *Staatsblad* en in de *Staatscourant* zal worden geplaatst.

Het Loo, den 29sten Junij 1869. WILLEM.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,
FOCK.

De Minister van Financien,
VAN BOSSE.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
ROEST VAN LIMBURG.

Uitgegeven den *dertigsten* Junij 1869.
De Minister van Justitie,
VAN LILAAR.

356. 29 Juni 1869, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. DIE EINSETZUNG VON KOMMISSAREN IN AUSFÜHRUNG VON ART. 27 DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE. Sammlung 1889 S. 221, Staatsblad 1869 Nr. 111.

Wij WILLEM III, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Op de gemeenschappelijke voordragt van Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken, van den 29sten Mei 1869, litt. D, en van Financien, van den 28sten Mei 1869 no. 48, I. U. R. en Acc.;

Den Raad van State gehoord (advies van den 8sten Junij 1869, no. 7);

Gezien de artikelen 27 en 48 der herziene akte omtrent de Rijnvaart, den 17den October 1868 te *Mannheim* gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmagtigden der Regeringen van *Nederland, Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen* en *Pruissen* en, voor zooveel noodig, goedgekeurd bij de wet van den 4den April 1869 (*Staatsblad* no. 37);

Gelet op art. 126, art. 179, litt. *h*, en art. 145 der gemeentewet en op het Koninklijk besluit van 1 September 1861 (*Staatsblad* no. 78);

Hebben goedgevonden en verstaan te bepalen:

Art. 1. In de gemeenten *Amsterdam, Rotterdam* en *Dordrecht* worden het toezigt op de inrigtingen en werktuigen ten dienste van de lading, van de lossing en van den opslag in entrepôt van handelsgoederen en de havenpolitie, voor zooveel de Rijnvaart betreft, opgedragen aan de bestaande commissien voor de Rijnvaart, of wel aan één of meer bijzondere commissarissen.

Art. 2. Dit besluit treedt in werking den 1sten Julij 1869.

Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Financien zijn belast met de uitvoering van dit besluit, dat gelijktijdig in het *Staatsblad* en in de *Staatscourant* zal worden geplaatst.

Het Loo, den 29sten Junij 1869.

WILLEM.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,
FOCK.
De Minister van Financien,
VAN BOSSE.

Uitgegeven den *dertigsten* Junij 1869.
De Minister van Justitie,
VAN LILAAR.

357. 6 Juli 1869, HESSISCHE VERORDNUNG BETR. DIE UMWANDLUNG DER ZOLLGERICHTE IN RHEINSCHIFFAHRTSGERICHTE. Reg. Bl. 1869 Nr. 33 S. 586.

Seine Königliche Hoheit der Groszherzog haben mittelst Allerhöchster Entschlieszung vom 1. laufenden Monats zu genehmigen geruht, dasz die seither als Rheinzollgerichte bestellten Gerichtsbehörden künftig die amtliche Bezeichnung *„Rheinschifffahrtsgerichte"* führen und unter dieser Bezeichnung die in der revidirten Rheinschifffahrtsacte vom 17. October 1868, insbesondere Art. 33—40 derselben (Regierungsblatt von 1869 Nr. 22) vorgesehenen Functionen ausüben sollen.

Diese Allerhöchste Entschlieszung wird hierdurch zur allgemeinen Kenntnisz gebracht.

Darmstadt, am 6. Juli 1869.
Groszherzogliches Ministerium der Justiz.
v. LINDELOF.

v. BECHTOLD.

358. 16 Juli 1869, NIEDERLÄNDISCHES GESETZ ZUR AUSFÜHRUNG DER ART. 33, 36—38 DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE. Staatsblad 1869 Nr. 139.

Wij WILLEM III, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging hebben genomen, dat het noodig is bij de wet uitvoering te geven aan de bepalingen van de artikelen 33, 36, 37 en 38 der herziene akte omtrent de Rijnvaart, den 17den October 1868 te *Mannheim* gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmachtigden der Regeringen van *Nederland, Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen* en *Pruissen* en, voor zooveel noodig, goedgekeurd bij de wet van den 4den April 1869 (*Staatsblad* no. 37);

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Art. 1. De kantonrechters en de arrondissements-regtbanken nemen, binnen de gewone grenzen hunner bevoegdheid, kennis:

1°. van de binnen hun ressort gepleegde in art. 34 I der herziene Rijnvaart-akte bedoelde overtredingen;

2°. van de in art. 34 II dier akte bedoelde burgerlijke vorderingen, voor zooverre de betaling der verschuldigde regten binnen hun ressort moest geschied zijn, of schade binnen hun ressort is toegebragt.

Art. 2. In strafzaken wordt steeds hooger beroep toegelaten bij de regterlijke collegien, die, volgens de bestaande Nederlandsche wetten, bevoegd zijn in hooger beroep kennis te nemen van de daarvoor vatbare, door de kantongeregten en de arrondissements-regtbanken in eersten aanleg gewezen, vonnissen.

In burgerlijke zaken kunnen partijen bij dezelfde regterlijke collegien in hooger beroep komen tegen de vonnissen, die volgens art. 37 der herziene Rijnvaart-akte, niet in het hoogste ressort zijn gewezen.

Art. 3. Zoowel in burgerlijke als in strafzaken gelden bij de door deze wet aangewezen regters en regterlijke collegien de gewone regelen van regtspleging, onverminderd het bepaalde bij art. 36 der herziene Rijnvaart-akte.

De burgerlijke zaken worden steeds summierlijk behandeld.

Art. 4. De beteekening van het hooger beroep, volgens art. 37 der herziene Rijnvaart-akte, aan den regter van eersten aanleg geschiedt ter griffie der regtbank of van het kantongerecht.

De partij, die in hooger beroep is gekomen, legt binnen den bij die akte gestelden termijn van vier weken, met hare memorie van grieven, de processtukken en een afschrift van die memorie over ter griffie, het een en ander tegen bewijs van ontvangst.

De mededeeling van het afschrift der memorie aan de wederpartij geschiedt, tegen gedagteekend bewijs van ontvangst, door tusschenkomst van den griffier.

De wederpartij is gehouden haar antwoord binnen vier weken na de mededeeling der memorie van grieven over te leggen ter griffie, en kan daarbij voegen alle verdere stukken, waarvan zij de inzending aan de centrale commissie wenscht, het een en ander tegen bewijs van ontvangst.

De regter van eersten aanleg verzendt de oorspronkelijke memorien met de

verdere door partijen ter griffie overgelegde processtukken, dadelijk na verloop van den in de voorgaande zinsnede bepaalden termijn, aan de centrale commissie voor de Rijnvaart te *Mannheim*.

Art. 5. De vordering tot voorloopige uitvoerbaarverklaring van het in eersten aanleg gewezen vonnis, in het geval voorzien bij de laatste zinsnede van art. 37 der herziene Rijnvaart-akte, geschiedt bij verzoekschrift.

De regter beveelt de oproeping van de wederpartij bij eenvoudig appointement op het verzoekschrift.

Het verzoekschrift en het daarop gestelde appointement worden gelijktijdig met het exploit van oproeping, minstens twee dagen voor den bepaalden dag der verschijning, beteekend aan de wederpartij.

Geen eindbeslissing op het verzoekschrift wordt genomen dan na verhoor of behoorlijke oproeping der wederpartij.

Art. 6. Deze wet treedt in werking den 1sten Julij 1869.

De op het tijdstip der invoering dezer wet aanhangige Rijnvaart-zaken worden verder behandeld en afgedaan door de provinciale geregtshoven en arrondissements-regtbanken, die daartoe tijdens de invoering dezer wet bevoegd waren.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministeriële Departementen, Autoriteiten, Collegien en Ambtenaren, wien zulks aangaat, aan de naauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven op het Loo, den 16den Julij 1869.

WILLEM.

De Minister van Justitie,
VAN LILAAR.
De Minister van Financien,
VAN BOSSE.

Uitgegeven den *zeventienden* Julij 1869.
De Minister van Justitie,
VAN LILAAR.

359. 18 August 1869, HESSISCHE INSTRUKTION ZUR AUSFÜHRUNG DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE. Sammlung 1889 S. 73 u. 154, Reg. Bl. 1869 Nr. 43 S. 771.

Zur Ausführung der revidirten Rheinschifffahrtsakte (Reg.-Bl. 1869 Nr. 22.) vom 17. Oktober 1868, welche mit dem 1. Juli 1869 in Wirksamkeit getreten ist, wird Nachstehendes bestimmt:

I. In Betreff der Ertheilung der Schifferpatente.

1. Wer das im Art. 15. der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 vorgeschriebene Patent über die Befugnisz zum selbstständigen Betriebe des Gewerbes als Rheinschiffer erwerben will, musz nachweisen:

a) dasz er den allgemeinen gesetzlichen Bedingungen für den selbstständigen Betrieb eines Gewerbes entspricht,

b) dasz er eine Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe von mindestens vier Jahren durchgemacht und davon wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht habe, welche den Rhein entweder in der ganzen Länge, oder doch in derjenigen Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird.

Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben auszerdem ein Zeugnisz darüber vorzulegen, dasz sie von den unter b erwähnten 4 Jahren wenigstens 1 Jahr die Dampfschifffahrt praktisch erlernt haben.

Die bisherigen Bestimmungen, wonach die Ertheilung des Schifferpatents durch das Bestehen einer Prüfung bedingt war, und über die Abnahme der Prüfung kommen in Wegfall.

2. Der im §. 1. unter lit. a. erforderte Nachweis ist durch ein Zeugnisz der Polizeibehörde des Orts, in welchem der Bewerber seinen Wohnsitz hat, zu führen; der Nachweis ad b durch ein Zeugnisz derjenigen patentirten Rheinschiffer, bei welchen der Bewerber gelernt oder in Dienst gestanden hat. Sind diese nicht mehr am Leben oder zur Ausstellung eines Zeugnisses auszer Stande, so genügt ein Zeugnisz von zwei anderen patentirten Rheinschiffern welchen zuverlässig ist, dasz der Bewerber durch die vorgeschriebene Zeit als Rheinschiffer gedient, oder die Rheinschifffahrt erlernt hat. Das Zeugnisz musz angeben, ob der Bewerber bei der Befahrung die Führung des Ruders mitbesorgt hat.

Die Vollziehung des Zeugnisses musz in Gegenwart eines öffentlichen Beamten geschehen und von demselben beglaubigt werden.

3. Die Ausfertigung der Schifferpatente erfolgt durch die Groszherzoglichen Provinzialdirektionen Starkenburg und Rheinhessen, je nach dem Wohnsitz des Bewerbers in einer oder der anderen dieser Provinzen nach dem beigefügten Muster.

Auszer dem Stempel für das Patent sind für Ertheilung desselben Gebühren oder Kosten nicht zu entrichten.

4. Das Gesuch um Ertheilung eines Schifferpatents ist nebst den im §. 2. bezeichneten Zeugnissen und nebst einem Signalement der Person des Bewerbers dem Rheinschifffahrts-Inspektor des 2. Aufsichtsbezirks zu Mainz zu überreichen und ist damit das Schiffsdienstbuch (Art. 4 des Schluszprotokolls der revidirten Rheinschifffahrtsacte vom 17. Oktober 1868 lit. B.) vorzulegen. In dem Gesuch ist die Strecke des Rheinstroms zu bezeichnen, für welche das Patent nachgesucht wird. Der Rheinschifffahrts-Inspektor hat den Antrag nach eigenem Wissen oder eingezogenen Erkundigungen zu prüfen und der zuständigen Groszherzoglichen Provinzialdirektion mit seiner gutächtlichen Aeusserung zu überreichen. Sind die gesetzlichen Bedingungen erfüllt, so wird das Patent von der Provinzialdirection ertheilt und dem Bewerber nach Beifügung dessen eigner auszer dem Familiennamen auch die Vornamen enthaltender Unterschrift ausgehändigt. Davon, dasz diesz geschehen, wird dem Rheinschifffahrts-Inspektor behufs Eintragung in das Schiffer-Verzeichnisz Mittheilung gemacht.

5. Die in Art. 18 der revidirten Rheinschifffahrtsakte erwähnten Bescheinigungen für Schiffer der Nebenflüsse des Rheins und der Wasserstraszen zwischen dem Rhein und der Schelde sind ebenfalls nach Maszgabe der Bestimmungen unter 3 und 4 nachzusuchen und zu ertheilen.

6. Die Einziehung der Schifferpatente sowie der in §. 5 erwähnten Bescheinigungen steht, soweit sie nicht durch richterlichen Ausspruch geschieht, den erwähnten Groszherzoglichen Provinzialdirektionen, insbesondere auch in dem durch Art. 19 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vorgesehenen Falle zu.

7. Die vorstehenden Bestimmungen finden auch auf die Binnenschifffahrt, soweit es für dieselbe nach den bestehenden Vorschriften der Schifferpatente bedarf, Anwendung.

II. In Betreff der Schiffsuntersuchungen.

Die Untersuchungen der Schiffe, welche nach Art. 22 und 23 der revidirten Rheinschifffahrtsakte erforderlich sind, werden von den dafür eingerichteten Commissionen nach Maszgabe jener Artikel und der bestehenden Vorschriften auch ferner vorgenommen.

Jährlich wiederkehrende Untersuchungen sind danach nicht mehr nothwendig und kommen die hierauf bezüglichen Vorschriften in Wegfall.

III. In Betreff der Schiffsaichungen.

Die Aichung eines Schiffes geschieht fortan nur auf Verlangen des Schiffers. Zur Ausführung derselben ist die in Mainz bestehende Aichanstallt befugt. Die darauf bezüglichen Vorschriften bleiben bis auf Weiteres maszgebend.

Darmstadt den 18. August 1869.

Groszherzogliches Ministerium des Groszherzoglichen Hauses und des Aeuszern.

In Verhinderung des Ministers:

v. LINDELOF,

Minister der Justiz.

ROTHE.

Rheinschiffer-Patent.

Signalement des Patentinhabers.

Grosze im Hess. Decimalmasz:
Haare
Stirne
Augenbraunen
Augen
Nase
Mund
Bart
Kinn
Gesicht
Gesichtsfarbe
Besondere Zeichen

Nachdem N. N. (Vorname und Familienname).... Jahre alt, Sohn des N.N. (Vorname und Familienname des Vaters), zu N.N. im Kreise N.N. Provinz N.N. wohnhaft, nachgewiesen hat, dasz er die erforderliche Qualification zum Betrieb der Rheinschifffahrt besitzt, so wird demselben hierdurch die Befugnisz zur Führung eines $\frac{\text{(Segelschiffes)}}{\text{(Dampfschiffes)}}$ (auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer)
(für die Strecke des Rheinstroms von N. N. bis N. N.) ertheilt.

Gegeben den ten 18

Groszherzoglich Hessische Provinzialdirektion
(Starkenburg)
(Rheinhessen.)

Unterschrift des Patentinhabers:

360. 16 September 1869, BADISCHE UNTERSUCHUNGSORDNUNG. G. u. V. Bl. 1869 Nr. XXVII S. 479.

Zum Vollzuge des Artikels 22 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte vom 17. Oktober 1868, die *Schiffsatteste* betreffend, wird verordnet, wie folgt:

a. *Allgemeine Bestimmungen.*

§. 1. Das Gesuch um Ausstellung der Bescheinigung über die Tauglichkeit und genügende Ausrüstung eines zur Rheinschifffahrt bestimmten Schiffes (Schiffsat-

test) ist unter Beifügung der erforderlichen Angaben über das Schiff (§. 6 beziehungsweise 12) an das Bezirksamt zu richten.

Ein Schiffsattest ist erforderlich für jedes Dampfschiff, welches auf dem Rheine zur Beförderung von Personen oder Sachen bestimmt ist oder als Schleppschiff dienen soll, sowie für jedes andere Rheinschiff von 300 Centnern Tragfähigkeit oder mehr.

§. 2. Das Bezirksamt veranlaszt unter Mittheilung des Gesuches und der etwaigen Beilagen die betreffende Commission (§. 7 beziehungsweise 13) zur Vornahme der Untersuchung des Schiffes.

§. 3. Nach vorgenommener Untersuchung erstattet die Commission ihr Gutachten schriftlich, bezeichnet darin die Verbesserungen und Vervollkommnungen am Schiffe, welche sie für nothwendig hält, auch die höchste zulässige Einsenkungstiefe des Schiffes, welche an diesem selbst mittelst eiserner Klammern von 5 Centimeter Länge und 2 Centimeter Breite mindestens an zwei Stellen vornen und hinten bezeichnen zu lassen ist und übergibt dieses Gutachten unter Rückanschlusz der erhaltenen Actenstücke dem Bezirksamt.

§. 4. Das Bezirksamt eröffnet die erhobenen Anstände dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes, um die erforderlichen Verbesserungen und Vervollständigungen am Schiffe vorzunehmen.

Sind von der Commission keine Anstände erhoben oder sind die erhobenen Anstände beseitigt worden, so fertigt das Bezirksamt das Schiffsattest unter Beifügung des Namens und der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe des Schiffes aus, und gibt sowohl der Untersuchungs-Commission als dem Rheinschifffahrts-Inspector des ersten Bezirkes Nachricht.

§. 5. Die Eigenthümer der Schiffe haben diese auf eigene Kosten an den zur Untersuchung bestimmten Platz zu verbringen, auch für die Hilfeleistung bei der Prüfung der Schiffe und Zugehör zu sorgen.

b. *Besondere Bestimmungen rücksichtlich der Dampfschiffe.*

§. 6. Das Gesuch musz enthalten:

1. die Angabe der Länge, Breite und Tiefe des Schiffskörpers im Metermaasze, sowie eine vollständige Beschreibung und Zeichnung der Maschine und des Kessels, woraus insbesondere alle wesentlichen Dimensionen des letzteren zu ersehen sind;

2. die Angabe der für den Gebrauch der Maschine beabsichtigten Dampfspannung;

3. die Angabe der Zeit und des Ortes der Erbauung des Schiffes, des Dampfkessels und der Maschine;

4. die Angabe der höchsten nach der Ansicht des Eigenthümers oder Führers des Schiffes zulässigen Einsenkungstiefe. Bei dem Begehren um wiederholte Prüfung desselben Schiffes in gleichem Amtsbezirke genügt die Berufung auf die frühere Vorlage und die Angabe aller wesentlichen Veränderungen, welche etwa am Schiffe, dem Kessel oder der Maschine seit der letzten Prüfung vorgenommen worden sind.

§. 7. Die Untersuchungs-Commission besteht aus dem Wasser- und Straszenbaubeambten des Bezirks, als Vorstand, dem Hafencommissär oder Hafenmeister, einem Schiffsbaukundigen, einem Maschinenbaukundigen und einem im Führen von Dampfschiffen praktisch erfahrenen Manne.

Die drei letzterwähnten Mitglieder der Commission werden vom Bezirksamte ernannt.

§. 8. Die Commission hat rücksichtlich der Tüchtigkeit des Dampfschiffes zu untersuchen und zu begutachten:

a. ob der Kessel hinsichtlich seiner Construction und des verwendeten Materiales so beschaffen ist, dasz er dem Dampfdruck gehörig Widerstand zu leisten vermag, was auch durch hydraulischen Druck und zwar bis auf mindestens das 1½fache der zulässigen gewöhnlichen Dampfspannung zu prüfen; ob insbesondere bei Kesseln mit flachen Wänden diese gut untereinander verbunden sind, ob die Deckflächen der Heizkammer und Luftzüge Verstärkungen durch Winkeleisen oder auf andere zweckmäszige Art haben;

b. ob die Einrichtungen, welche zur Beobachtung der Dampfspannung und des Wasserstandes sowie auch jene, welche zur Verhütung einer zu groszen Dampfspannung und zum Auslassen des Dampfes dienen, in gutem Stande sich befinden, ob insbesondere jeder Kessel versehen sei:

1. mit 2 Wasserstands-Glasröhren zur Beobachtung des Wasserstandes im Kessel und etwa auch mit Wasserstandshahnen,

2. mit einem zuverlässigen Manometer und etwa auch mit einem Manometer auf dem Verdeck,

3. mit mindestens zwei zuverlässigen Sicherheitsventilen, wovon das eine verschlossen (für den Maschinisten unzugänglich) und so eingerichtet ist, dasz aller überschüssige Dampf entweicht, sobald derselbe das für den Gebrauch bestimmte Maximum der Spannung erreicht hat, das andere aber in keinem Falle stärker belastet sein darf, als das verschlossene Ventil,

4. mit einer Handpumpe, um den Kessel, wenn die Maschine nicht arbeitet, oder wenn die Speisepumpen den Dienst versagen, mit Wasser füllen zu können;

c. ob die Maschine in ihrem Bau, in ihrer Aufstellung und insbesondere auch in der Verbindung mit dem Schiffe diejenige Festigkeit besitzt, welche für eine andauernd sichere Thätigkeit derselben nothwendig ist;

d. ob das Schiff, sowohl was die Stärke der Wandungen und die Längenverstärkungen des Schiffsbodens betrifft, dauerhaft gebaut, ob der Maschinenraum von den Kajüten durch Scheidewände aus Eisenblech getrennt ist, und ob die Geländer (insbesondere da, wo ein- und ausgestiegen wird) und die Treppen die erforderliche Sicherheit gewähren, ferner ob die Treppen am Radkasten und die Thüren zu den Rädern fest und sicher sind, ob die Oeffnungen im Deck über der Maschine mit Vorrichtungen gegen das Hineinfallen versehen und so bedeckt sind, dasz Niemand von den Maschinentheilen erfaszt werden kann;

e. welche höchste Einsenkungstiefe des Schiffes zulässig ist.

§. 9. Die Untersuchung hat sich weiter darauf zu erstrecken, ob das Dampfschiff versehen ist:

a. mit den nöthigen zum Auswerfen bereit liegenden Ankern nebst Zubehör, auch mit einem Nothsteuer,

b. mit den vorgeschriebenen Laternen und Flaggen, auch mit einer Schiffsglocke,

c. mit einem guten Fernrohre und zwei Sprachrohren, wovon das eine in der Nähe des Steuerstuhles aufbewahrt ist,

d. mit einer Klingel in der Maschinenkammer, deren Zug mit dem Steuerstuhle

in Verbindung steht, oder mit einer anderen geeigneten Vorrichtung, wodurch der Steuermann dem Maschinisten verabredete Zeichen geben kann,

e. mit wenigstens einer Pumpe nebst Wasserschläuchen und mindestens 6 Feuereimern,

f. mit einem ausgerüsteten an zweckmäsziger Stelle angebrachten Boote von entsprechender Grösze,

g. mit einer Rettungsleine nebst Korkplatte,

h. mit einer Rettungskiste, welche die sonst nothwendigen Rettungsmittel enthält,

i. mit den erforderlichen Legbrettern zum sichern Ein- und Aussteigen.

§. 10. Die Eigenthümer der Dampfschiffe sind verbunden, auf Verlangen der Commission eine Probefahrt vorzunehmen und hierbei, sowie, wenn die Prüfung bei einer gewöhnlichen Fahrt geschieht, die Commissionsglieder fahrtaxfrei an Bord zu nehmen.

Für jede auf den Antrag des Eigenthümers oder Führers eines Dampfschiffes oder des Befrachters eines solchen vorgenommene Untersuchung eines Dampfschiffes werden folgende Gebühren bestimmt:

für die Untersuchung eines Dampfschiffes bis zu 15 Pferdekraft, sowohl für die erste, als jede folgende ..... 2 fl. 36 kr.

für die Untersuchung eines Dampfschiffes über 15 Pferdekraft, sowohl für die erste, als jede folgende ..... 5 fl. 15 kr.

Diese Gebühren sind an den Hafencommissär oder Hafenmeister zu entrichten, welcher auf Weisung des Vorstandes der Commission nach Abzug der Kosten für die Klammern, Druckformulare, Schreibmaterialien etc. die Antheile an die Mitglieder der Commission auszubezahlen hat.

§. 11. Die Eigenthümer der Dampfschiffe sind verbunden, jährlich die Dampfkessel durch Sachverständige untersuchen, die etwa nöthigen Verbesserungen vornehmen, auch Bescheinigung über die stattgehabte Untersuchung sich ausstellen zu lassen.

Diese Bescheinigung ist auf Verlangen der Polizei vorzuweisen.

Die Eigenthümer der Dampfschiffe sind ferner verpflichtet, als Heizer und Maschinisten nur zuverlässige, fachkundige Männer zu verwenden.

c. *Besondere Bestimmungen rücksichtlich anderer Rheinschiffe.*

§. 12. Das Gesuch musz enthalten:

1. die Angabe der Länge, Breite und Tiefe des Schiffskörpers im Metermaasze;
2. die Angabe der Zeit und des Ortes der Erbauung des Schiffes;
3. die Angabe der nach Ansicht des Eigenthümers des Schiffes höchsten zulässigen Einsenkungstiefe;
4. die Angabe, ob das Schiff zur Befahrung des ganzen Rheines oder nur einer gewissen Strecke und welcher, ferner zum Transporte von Gütern jeder Art oder nur von einer gewissen Gattung und welcher, bestimmt ist.

Bei dem Begehren um wiederholte Prüfung desselben Schiffes in gleichem Amtsbezirke sind weiter alle wesentlichen Veränderungen, insbesondere jede Erneuerung von Inhölzern oder Rippen des Schiffes anzugeben, welche seit der letzten Prüfung vorgenommen worden sind.

§. 13. Die Untersuchungscommission besteht aus dem Hafencommissär oder

dem Hafenmeister und einem vom Bezirksamte zu ernennenden Schiffsbaukundigen, sowie einem Schifffahrtskundigen.

Handelt es sich um Untersuchung eiserner Schiffe, so musz ein Mitglied der Commission mit dem Bau eiserner Schiffe aus eigener Erfahrung bekannt sein oder mindestens die Qualification eines Maschinenbauers oder Maschinisten besitzen.

Die Commission hat über die vorgenommenen Schiffsuntersuchungen ein Journal zu führen, worin der Name des Schiffes, seines Eigenthümers, der Betrag der Ladungsfähigkeit des Schiffes, der Tag der vorgenommenen Untersuchung und das Resultat derselben, ferner Tag und Nummer des vom Bezirksamte ausgefertigten Schiffsattestes eingetragen sein musz.

§. 14. Die Commission hat zu untersuchen und zu begutachten:

a. ob das Schiff für die Rheinstrecke und die Gattung von Gütern, für welche es bestimmt ist, dauerhaft gebaut, gut kalfatert und mit allem nöthigen Takelwerke und Schiffsgeräthe versehen, auch zur Aufnahme der Schiffsmannschaft und zur Aufbewahrung der zu befördernden Güter angemessen eingerichtet, auch

b. welche höchste Einsenkungstiefe des Schiffes zulässig ist.

§. 15. Die Commission hat sich auch der Untersuchung von Schiffen, welche aus Nebenflüssen den Rhein befahren, zu unterziehen, sofern nicht an den Nebenflüssen besondere Untersuchungscommissionen bestehen.

§. 16. Die Gebühren für Vornahme der Schiffsuntersuchungen auf Antrag des Schiffers oder Befrachters betragen bei Schiffen

von 1200 Centnern (30 Last) Ladungsfähigkeit für die erste Hauptuntersuchung für je 40 Centner (die Last) ..... 7 kr.
fur Nachuntersuchungen für je 40 Centner ..... 2 kr.

von weniger als 1200 Centnern Ladungsfähigkeit, sowohl für die erste, als jede folgende Untersuchung..... 2 fl. 30 kr.

und sind vom Schiffseigenthümer oder Befrachter an den Hafencommissär oder Hafenmeister zu entrichten zur Vertheilung an die Mitglieder der Commission, nach Abzug der Kosten für die Klammern, Druckformulare, Schreibmaterialien etc.

§. 17. Die Verordnung vom 20. Februar 1848 (Verordnungsblatt für den Unterrheinkreis Nr. 10) rücksichtlich der Untersuchung der Dampfschiffe und die Instruction des Groszherzoglichen Ministeriums des Innern vom 9 Juli 1832 Nr. 9947 rücksichtlich der Untersuchung anderer Fahrzeuge werden für die Schiffe des conventionellen Rheines auszer Wirksamkeit gesetzt.

Karlsruhe, den 16. September 1869.

Grosherzogliches Handelsministerium.

VON DUSCH. Vdt. BOECKH.

361. 16 September 1869, BADISCHE VERORDNUNG BETR. DIE RHEINSCHIFFER-PATENTE UND DIE DIENSTBÜCHER DER SCHIFFSMANNSCHAFTEN. Sammlung 1889 S. 62, G. u. V. Bl. 1869 Nr. XXI S. 351.

Zum Vollzuge der §§. 15—21 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte vom 17. Oktober 1868 (Gesetzes- und Verordnungs-Blatt 1869, Nr. XIV.) wird auf Grund der §§. 133 und 149 des Polizeistrafgesetzes vom 31. Oktober 1863 verordnet, wie folgt:

I. *In Betreff der Rheinschiffer-Patente.*

§. 1. Wer das im Artikel 15 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte vom 17. Okto-

ber 1868 vorgeschriebene Patent über die Befugnisz zum selbstständigen Betriebe des Gewerbes als Rheinschiffer erwerben will, musz nachweisen:

dasz er eine Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe von mindestens vier Jahren durchgemacht und davon wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht hat, welche den Rhein entweder in der ganzen Länge oder doch in derjenigen Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird.

Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben auszerdem ein Zeugnisz darüber vorzulegen, dasz sie von den erwähnten vier Jahren wenigstens ein Jahr die Dampfschifffahrt praktisch erlernt haben.

§. 2. Der im §. 1 erforderliche Nachweis ist durch ein Zeugnisz derjenigen patentirten Rheinschiffer zu führen, bei welchen der Bewerber gelernt oder im Dienst gestanden hat.

Kann deren Zeugnisz nicht mehr beigebracht werden, so genügt ein Zeugnisz von zwei anderen patentirten Rheinschiffern, welchen zuverlässig bekannt ist, dasz der Bewerber auch die vorgeschriebene Zeit als Rheinschiffer gedient und die Rheinschifffahrt erlernt hat.

Das Zeugnisz musz angeben, ob der Bewerber bei der Befahrung des Rheines die Führung des Ruders mitbesorgt hat.

Die Zeugnisse müssen von einem öffentlichen Beamten beglaubigt sein.

§. 3. Das Gesuch um Ertheilung eines Schifferpatentes ist nebst den im §. 2 bezeichneten Zeugnissen, einem Signalement der Person des Bewerbers und dem im §. 8 genannten Dienstbuche desselben dem Rheinschifffahrts-Inspector des I. Bezirks zu überreichen.

In dem Gesuche ist die Strecke des Rheinstromes zu bezeichnen, für welche das Patent nachgesucht wird.

Der Rheinschifffahrts-Inspector hat den Antrag nach eigenem Wissen oder eingezogenen Erkundigungen zu prüfen und mit seiner gutächtlichen Aeszuerung dem Bezirksamte zu übergeben.

§. 4. Sind die Bedingungen erfüllt, worüber nach §. 6 Ziffer 6 des Verwaltungsgesetzes der Bezirksrath zu entscheiden hat, so wird das Patent von dem Bezirksamte nach beiliegendem Muster (Formular I.) ausgefertigt und dem Bewerber nach Beifügung dessen eigenhändiger, auszer dem Familiennamen auch die Vornamen enthaltender Unterschrift ausgehändigt.

Von der Ertheilung jedes Schifferpatentes ist dem Rheinschifffahrts-Inspector des I. Bezirkes behufs der Eintragung in das Schifferverzeichnisz vom Bezirksamte Mittheilung zu machen.

§. 5. Die im Artikel 18 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte erwähnten Bescheinigungen für Schiffer der Nebenflüsse des Rheins, welche den Rhein befahren wollen, sind ebenfalls nach Maaszgabe der Bestimmungen unter §§. 3 und 4 nachzusuchen und zu ertheilen.

§. 6. Die Einziehung der Schifferpatente, sowie der im §. 5 erwähnten Bescheinigungen, insbesondere auch in dem durch Artikel 19 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte vorgesehenen Falle, steht, soweit sie nicht durch richterlichen Ausspruch geschieht, dem Bezirksrathe zu.

Von jeder Einziehung eines Schifferpatentes ist dem Rheinschifffahrts-Inspector zum Striche in der Schifferliste Nachricht zu geben.

§. 7. Die älteren Vorschriften über die Ausstellung der Rheinschifffahrts-Patente, sowie die Steuermannsordnung vom 6. November 1840 (Verordnungsblatt für den Unterrheinkreis Nr. 34) werden hiermit aufgehoben.

Die auf Grund derselben ausgestellten Rheinschifffahrts- und Steuermanns-Patente, soweit solche nicht bereits zurückgezogen worden oder erloschen sind, bleiben jedoch in Kraft und gelten als Rheinschiffer-Patente, was auf Verlangen beim Bezirksamte durch dieses darauf zu beurkunden ist.

II. *In Betreff der Dienstbücher der Schiffsmanschaften.*

§. 8. Wer auf einem Rheinschiffe oder auf einem den Rhein befahrenden Schiffe eines Nebenflusses des Rheines als Lehrling, Schiffsjunge, Schiffsgeselle, Schiffsgehilfe, Schiffsknecht, Heizer, Matrose, Bootsmann oder Steuermann in ein festes Dienstverhältnisz tritt, musz mit einem Dienstbuch versehen sein.

Die Rheinschiffer-Patente besitzenden Steuerleute bedürfen eines solchen Dienstbuches nicht.

§. 9. Die Dienstbücher werden nach anliegendem Formular II. durch das Bezirksamt ausgefertigt.

Die Ausstellung des Dienstbuches ist bei dem Gemeinderath der Heimathbehörde nachzusuchen. Der bezügliche Bericht des Gemeinderathes an das Bezirksamt musz von dem Bürgermeister und zwei Gemeinderäthen unterzeichnet sein.

Ueber die ausgestellten Dienstbücher ist von den Bezirksämtern eine Tabelle (Formular III.) zu führen.

§. 10. Es ist dem Inhaber des Dienstbuches untersagt, in demselben, auch ohne die Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Eintragungen und Aenderungen irgend einer Art vorzunehmen. Auch die durch Fahrlässigkeit herbeigeführte Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit des Dienstbuches ist polizeilich strafbar.

In den §. 429 des Strafgesetzbuches erwähnten Fällen tritt gerichtliche Bestrafung ein.

§. 11. Den Schiffern ist verboten, eine der im §. 8 erwähnten Personen, welche nicht vorschriftsgemäsz mit einem Dienstbuche versehen ist, in den Dienst zu nehmen.

§. 12. Jeder Schiffseigenthümer oder Schiffsführer ist verbunden, in dem Dienstbuche des aus seinem Dienste tretenden Dienstmannes ein gewissenhaftes Zeugnisz über dessen Betragen mit Angabe des Entlassungsgrundes zu vermerken.

Ein solcher Vermerk kann auch durch jede Polizeibehörde eines Hafens am Rhein oder an einem Nebenflusse desselben gemacht werden.

§. 13. Beschwerden wegen des von dem Schiffer ertheilten oder verweigerten Zeugnisses werden durch die Polizeibehörde erledigt, welche das Ergebnisz auf dem Dienstbuche vermerkt.

§. 14. Wer wegen Fälschung des Dienstbuches oder wegen eines damit verübten Betruges oder zur Täuschung der Behörden getriebenen Miszbrauchs gerichtlich oder polizeilich bestraft wurde, dem ist das Dienstbuch abzunehmen.

Die Polizeibehörde entscheidet nach den Umständen, ob einem Solchen das Dienstbuch gänzlich entzogen oder etwa nach Ablauf einer bestimmten Frist wieder ertheilt werden kann.

§. 15. Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden

die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung. Auch gelten diese einstweilen nicht für die Bemannung Niederländischer Rheinschiffe.

Karlsruhe, den 16. September 1869.

Groszherzogliches Handelsministerium.

VON DUSCH. Vdt. BOECKH.

FORMULAR I.

Rheinschiffer-Patent.

Nachdem der N.N. (Vorname und Familienname) .... Jahre alt, Sohn des N.N. (Vor- und Familienname des Vaters), zu N. N. im Amtsbezirke N. N. wohnhaft, nachgewiesen hat, dasz er die erforderliche Befähigung zum Betriebe der Rheinschifffahrt besitzt, so wird demselben hierdurch die Befugnisz zur Führung

eines Segelschiffes

eines Dampfschiffes

auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer

für die Strecke des Rheinstromes von N. N. bis N. N.

ertheilt.

Gegeben .....

(*L. S.*) *Groszherzoglich Badisches Bezirksamt.*

Signalement des Patentinhabers.

FORMULAR II.

Seite 1.

Groszherzogthum Baden.

Dienstbuch

enthaltend 79 paginirte Seiten,

für

den jenseits signalisirten Schiffs .....

.....

von .....

ausgefertigt zu ..... den ..... ten 18

Grosherzogliches ..... Amt.

Anmerkung.

Das Dienstbuch darf nur von dem Beambten oder dessen Stellvertreter unterzeichnet werden.

In der Regel, und wenn nicht gesetzliche Gründe eine Beschränkung erheischen, wird das Dienstbuch auf unbestimmte Zeit ausgefertigt.

Ist der Inhaber wehrpflichtig, wird beigefügt: Gültig für's Inland (oder In- und Ausland) bis ..... wo Inhaber zur Erfülling der Wehrpflicht nach Hause zurückzukehren hat.

Preis mit Einband, Futteral und Stempel: 15 Kreuzer.

Seite 2.

Beschreibung der Person des Inhabers.

Alter etc.

Seite 3 und 4.

Bemerkungen.

Seite 5 bis 7.

Auszug aus der Verordnung von 16. September 1869.

Seite 8 und folgende.

Nachweisungen über den Dienst Ein- und Austritt.

FORMULAR III. *Tabelle*

über die an Angehörige des Amtsbezirks .....

ausgestellten Dienstbücher.

Ordnungszahl.	Vor- und Zuname.	Heimaths-ort.	Stand.	Tag und Nummer der Ausstellung des Dienstbuches.	Gültig auf wie lange und wohin.	Personalbeschreibung des Inhabers.	Bemerkungen.

362. **22 Oktober 1869,** BADISCHE MINISTERIALVERORDNUNG BETR. DIE EICHUNG DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 108, G. u. V. Bl. 1869 Nr. XXIX S. 489.

363. **11 Dezember 1869,** BADISCHE MINISTERIALDIENSTANWEISUNG BETR. DIE EICHUNG DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 119, G. u. V. Bl. 1869 Nr. XXIX S. 489.

364. **10 Januar 1870,** BAYRISCHE ALLERHÖCHSTE VERORDNUNG BETR. DAS GERICHTLICHE VERFAHREN IN RHEINSCHIFFFAHRTSSACHEN. Reg. Bl. 1870 S. 137.

LUDWIG II, von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben etc. etc.

Wir verordnen zum Vollzuge der revidirten Rheinschifffahrtsacte:

§. 1. Die in Gemäszheit der Verordnung vom 31. Mai 1836 bestehenden Rheinzollgerichte erster und zweiter Instanz werden als Rheinschifffahrtsgerichte im Sinne der Artikel 33 bis 40 der revidirten Rheinschifffahrtsacte bestätigt.

§. 2. Im Falle der Berufung gegen ein Urtheil der Rheinschifffahrtsgerichte zur Central-Commission — Artikel 37 der revidirten Rheinschifffahrtsacte — hat der Landgerichtsschreiber den Appellact in gleicher Weise, wie in Uebertretungssachen aufzunehmen und denselben mit den Acten und der auf der Gerichtskanzlei zu übergebenden schriftlichen Rechtfertigung dem Polizeianwalte vorzulegen, welcher die Rechtfertigungsschrift eintretenden Falles dem Appellaten zustellen läszt und die Acten, sobald sie vollständig sind, an die Central-Commission in Mannheim einbefördert.

§. 3. Im Hinblicke auf Artikel 39 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte wird den Gerichtsschreibern bis auf Weiteres gestattet, in Rheinschifffahrtssachen dieselben Gebühren, wie in Uebertretungssachen für Urtheilsausfertigungen, Abschriften, oder Auszüge in die Quartalsgerichtskosten-Verzeichnisse aufzunehmen, ohne dasz dieselben mit den Gerichtskosten liquidirt werden.

Hienach ist das Weitere zu verfügen.

München, den 10. Januar 1870.

Auf Königlich Allerhöchsten Befehl: LUDWIG.

der General-Sekretär, Ministerialrath, VON LUTZ.

SCHEBLER.

365. 24 Februar 1870, BADISCHE VERORDNUNG BETR. DIE BEAUFSICHTIGUNG DER HAFENANSTALTEN AM RHEINE UND DIE HANDHABUNG DER HAFENPOLIZEI. Sammlung 1889, S. 220.

Zur Beaufsichtigung der Hafenanstalten am Rheine, sowie zur Handhabung der Hafenpolizei werden unter Bezugnahme auf Art. 27 der r. Rh.-Sch.-A. im Einverständnisse mit Gr. Finanzministerium als Hafenpolizeicommissäre bestellt:

für den Hafen in Mannhein: der jeweilige Vorstand des Hauptzollamts daselbst;
*) für den Hafen in Kehl: der jeweilige Vorstand des Hauptzollamts daselbst;
**) für die Hafen in Maxau und Leopoldshafen: der jeweilige Vorstand des Hauptsteueramts Karlsruhe.

Unter Leitung und Aufsicht der Hafencommissäre sind die Hafenpolizeiordnungen unmittelbar zu handhaben:

in Mannheim und Kehl: durch die Hafenmeister; in Maxau: durch den Hafenverwalter; in Leopoldshafen: durch den Hafenaufseher; was hiermit bekannt gemacht wird.

366. 9 März 1870, PREUSSISCHES GESETZ BETR. DIE RHEINSCHIFFFAHRTSGERICHTE. Ges. Samml. 1870. Nr. 15. S. 177.

Wir WILHELM, von Gottes Gnaden König von Preuszen etc.

verordnen, mit Zustimming beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, zur Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868. (Gesetz-Sammlung für 1869. Nr. 46. S. 798. ff.) in Betreff des gerichtlichen Verfahrens in Rheinschiffahrtssachen, was folgt:

§. 1. Zu Rheinschiffahrtsgerichten werden bestellt:

I. im Regierungsbezirk Wiesbaden: die Amtsgerichte zu Wiesbaden, Eltville, Rüdesheim, St. Goarshausen und Oberlahnstein;

II. im Regierungsbezirk Coblenz: für die linke Rheinseite die Friedensgerichte Bacharach, St. Goar, Boppard, Metternich (welches seinen Sitz in Coblenz hat), Andernach und Sinzig; für die rechte Rheinseite Gerichtskommissionen zu Ehrenbreitstein, Neuwied und Linz;

III. im Regierungsbezirk Cöln: für die linke Rheinseite das Friedensgericht der Stadt Bonn Nr. I. und das Friedensgericht der Stadt Cöln Nr. 1.; für die rechte Rheinseite die Friedensgerichte Königswinter und Mühlheim;

IV. im Regierungsbezirk Düsseldorf: für die linke Rheinseite die Friedensgerichte Dormagen, Neusz, Uerdingen, Rheinberg und Xanten; für die rechte Rheinseite das Friedensgericht Düsseldorf und Gerichtskommissionen zu Duisburg, Wesel und Emmerich.

§. 2. Der ordentliche Bezirk der zu Rheinschiffahrtsgerichten bestellten Gerichte bildet zugleich ihren Bezirk als Rheinschiffahrtsgerichte.

Es umfaszt jedoch der Bezirk des Rheinschiffahrtsgerichts:

1) Oberlahnstein die Bezirke der Amtsgerichte zu Oberlahnstein und Braubach;
2) Bacharach die Friedensgerichte Bacharach und Stromberg;
3) Metternich die Friedensbezirke Metternich und Coblenz;
4) Ehrenbreitstein und Linz den Bezirk der dortigen Gerichtskommissionen;
5) Neuwied den übrigen Theil des Kreisgerichtsbezirks Neuwied;

Nach Entschliessung des Gr. Ministeriums des Innern v. 30 Juni 1881:
*) an Stelle des Vorstands des Hauptzollamts: der Vorstand der Rheinbau-Inspection Offenburg.
**) an Stelle des Vorstands des Hauptsteueramts: der Vorstand der Rheinbau-Inspection Mannheim.

6) Bonn die Friedensgerichtsbezirke Bonn I. und II.;

7) Königswinter das Gebiet von der Grenze des Justizsenats zu Ehrenbreitstein bis zur Grenze der Bürgermeisterei Deutz;

8) Cöln das Gebiet von der Grenze des Schiffahrtsgerichts Bonn bis zur Grenze des Friedensgerichtsbezirks Dormagen und die Bürgermeisterei Deutz;

9) Düsseldorf das Gebiet von der Grenze des Friedensgerichtsbezirks Mühlheim bis zur Grenze des Kreisgerichts Duisburg;

10) Rheinberg die Friedensgerichtsbezirke Rheinberg und Meurs;

11) Xanten das Gebiet von der Grenze des Friedensgerichts Rheinberg bis zur Holländischen Grenze;

12) Emmerich die Bezirke der Gerichtskommissionen zu Emmerich und Rees;

13) Wesel den übrigen Theil des Kreisgerichtsbezirks Wesel;

14) Duisburg den Bezirk des Kreisgerichts daselbst.

§. 3. In den Bezirken des Justizsenats zu Ehrenbreitstein und des Appellationsgerichts zu Hamm werden von diesen an denjenigen Orten, wo keine Gerichtskommissionen bestehen, (§. 2. Nr. 5. 13. 14), Schiffahrtsgerichte aus einem richterlichen Mitgliede des Kreisgerichts und einem Gerichtsschreiber bleibend errichtet.

Sind an den Orten, an welchen Rheinschiffahrtsgerichte errichtet sind, mehrere Amtsgerichte oder Gerichtskommissionen vorhanden, so wird eins, beziehungsweise eine derselben von dem betreffenden Obergerichte zum Rheinschiffahrtsgericht bestellt.

§. 4. Der Rheinschiffahrtsrichter wird in Verhinderungsfällen von demjenigen Richter vertreten, der ihn sonst als Civilrichter zu vertreten hat. Ist eine Vertretung nicht durch allgemeine Bestimmungen angeordnet, so ist der Vertreter des Rheinschiffahrtsrichters von dem betreffenden Obergerichte bleibend zu bestellen.

§. 5. Der dritte Senat des Rheinischen Appellationsgerichtshofes zu Cöln bildet, sofern nicht die Berufung bei der Centralkommission (Artikel 37. 43. der revidirten Rheinschiffahrtsakte) angebracht wird, die Berufungsinstanz für alle zur Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte gehörige Sachen. Jedoch kann der Justizminister im Falle des Bedürfnisses und auf Antrag des Ersten Präsidenten einzelne Gattungen von Sachen einem anderen Senate des genannten Appellationsgerichtshofes für immer oder zeitweise überweisen.

§. 6. Die Verrichtungen eines Polizeianwalts bei dem Rheinschiffahrtsgerichte werden von dem bei dem Polizeigerichte am Sitze des Schiffahrtsgerichts fungirenden Polizeianwalt wahrgenommen. In seinen Verfügungen in Rheinschiffahrtssachen ist diese besondere Stellung anzugeben.

§. 7. Die Boten- und Exekutionsgeschäfte werden in Rheinschiffahrtssachen durch die Gerichtsvollzieher und Gerichtsdiener wahrgenommen, welchen diese Geschäfte in anderen gerichtlichen Angelegenheiten obliegen.

§. 8. Besondere Anwalte werden bei den Rheinschiffahrtsgerichten nicht angestellt.

Die Parteien können sich bei denselben durch Bevollmächtigte vertreten lassen, die nicht Advokaten oder Anwalte zu sein brauchen.

§. 9. Die Rheinschiffahrtsgerichte führen ein Siegel mit dem Königlichen Adler und der Umschrift: „Königlich Preuszisches Rheinschiffahrtsgericht zu....", der Appellationsgerichtshof in Rheinschiffahrtssachen dasselbe Siegel mit der Umschrift: „Königlich Preuszisches Appellationsgericht in Rheinschiffahrts-Angelegenheiten".

§. 10. Die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte wird durch die revidirte Rheinschiffahrtsacte (Artikel 32. 34. 35. 37.) und durch das gegenwärtige Gesetz bestimmt; insbesondere erkennen dieselben auch über diejenigen Civilansprüche, welche aus den im Artikel 34. I. jener Akte erwähnten Zuwiderhandlungen entspringen.

Die Zuständigkeit ist in Beziehung auf die Höhe des Streitgegenstandes unbeschränkt.

§. 11. Die Rheinschiffahrtsgerichte haben sowohl in Strafsachen, als in Civilsachen auch gegen diejenigen zu erkennen, welche nach diesem Gesetze oder den allgemeinen Gesetzen für die Handlungen und Unterlassungen Anderer civilrechterlich verantwortlich sind.

§. 12. In der zur Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte gehörenden Sachen haftet der Schiffsherr persönlich für den Schaden, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zugefügt hat, sowie auch für Geldbusze und Kosten.

§. 13. Hat die strafbare Handlung oder die einen Civilanspruch begründende Thatsache auf dem Strome innerhalb des beiderseits Preuszischen Stromgebiets stattgefunden, so ist dasjenige Rheinschiffahrtsgericht des einen oder anderen Rheinufers zuständig, bei welchem zuerst die Anzeige oder Klage angebracht wird.

§. 14. Die zur Ermittelung und Feststellung von strafbaren Handlungen gesetzlich berufenen Beamten sind verpflichtet, über die zu ihrer Kenntnisz gelangenden Uebertretungen der Rheinschiffahrtsordnung ein Protokoll aufzunehmen; in demselben sind die Umstände des Vorfalls genau anzugeben.

Wird der schuldige auf der That betroffen, so musz das Protokoll in seiner Gegenwart aufgenommen und ihm zur Unterschrift vorgelegt werden; verweigert er die Unterschrift, so ist hiervon im Protokoll Erwähnung zu thun.

§. 15. Der auf einer strafbaren That Betroffene ist dem Rheinschiffahrtsgerichte vorzuführen. Dasselbe geschieht auf Verlangen des Beschädigten auch dann, wenn die That nur zu Schadensersatz verpflichtet.

Will der Vorgeführte die Reise vor erfolgter Entscheidung fortsetzen, so kann derselbe auf den Antrag des Polizeianwalts, beziehungsweise des Beschädigten, von dem Rheinschiffahrtsgerichte zur Stellung einer Kaution für Strafe und beziehungsweise Schadensersatz angehalten werden.

§. 16. Hat der Thäter keinen bekannten Wohnsitz in einem der Rheinuferstaaten, so ist derselbe anzuhalten, einen Wohnsitz am Sitze des Gerichts zu wählen. An diesem Wohnsitze oder in Ermangelung der Wahl zu Händen des Gerichtsschreibers können alle Vorladungen und Zustellungen gültig erfolgen.

§. 17. Die Aufnahme des Protokolls musz, sofern nicht die Vorschrift des §. 14. Absatz 2. Anwendung findet, binnen drei Tagen nach Entdeckung der Uebertretung geschehen. Dasselbe ist dem Polizeianwalt bei dem betreffenden Rheinschiffahrtsgerichte mit den übrigen Beweismitteln zuzustellen.

§. 18. Das vorschriftsmäszig aufgenommene Protokoll hat in Betreff der Thatsachen, welche der Beamte darin aus eigener Wahrnehmung bekundet, bis zum Beweise des Gegentheils vollen Glauben.

§. 19. Anzeigen strafbarer Handlungen, über die keine amtlichen Protokolle aufgenommen sind, werden gleichfalls beim Polizeianwalt des Rheinschiffahrtsgerichts angebracht, und von demselben nöthigenfalls ergänzt.

§. 20. Die Protokolle und Verhandlungen sind, falls der Beschuldigte zugegen

ist, sofort, sonst binnen drei Tagen dem Schiffahrtsgerichte zu übergeben.

§. 21. Die zur Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte gehörigen Uebertretungen und Civilansprüche verjähren in Einem Jahre.

§. 22. Die Klage auf Bestrafung wird von dem Polizeianwalt, die Klage auf Zahlung von Gebühren und Entschädigungen von den dazu Berechtigten angestellt und weiter verfolgt. Die aus einer strafbaren Handlung entspringenden Klagen (Straf- und Civilklage) können zu gleicher Zeit in demselben Verfahren oder auch getrennt betrieben werden. In Civilsachen fungirt der Polizeianwalt nicht.

§. 23. Sind die Parteien anwesend und ist die Sache hinreichend aufgeklärt, so wird ohne Verzug verhandelt und erkannt. In allen anderen Fällen bestimmt der Richter einen Termin zur Verhandlung der Sache und verfügt die Vorladung der Parteien und der Zeugen und Sachverständigen. Der Beschuldigte, beziehungsweise Verklagte wird unter der Verwarnung vorgeladen, dasz er im Falle des Nichterscheinens als der ihm zur Last gelegten That geständig werde betrachtet und demnächst nach den Gesetzen gegen ihn werde erkannt werden.

Eine Abschrift des Anzeigeprotokolls oder der Klage ist ihm mit der Vorladung mitzutheilen.

§. 24. Zwischen dem Tage der Zustellung der Vorladung und dem Tage der Verhandlung vor Gericht musz dem Beschuldigten oder Beklagten, wenn er in dem Bezirke des erkennenden Rheinschiffahrtsgerichts wohnt, oder in demselben einen Wohnsitz gewählt hat, beziehungsweise zu wählen hatte (§. 16.), eine zehntägige, wenn er in dem Bezirke eines anderen Preuszischen Rheinschiffahrtsgerichts wohnt, eine fünfzehntägige, wenn er in einem anderen Theile der Preuszischen Monarchie oder in einem anderen Rheinuferstaate wohnt, eine einmonatliche und wenn er in einem sonstigen auswärtigen Staate wohnt, eine zweimonatliche Frist freibleiben.

§. 25. Die Vorschriften der Artikel 10—14. des Gesetzes vom 11. Mai 1855. (Gesetz-Samml. S. 550.) finden bei sämmtlichen Rheinschiffahrtsgerichten der Monarchie in dem Falle Anwendung, dasz der Beschuldigte innerhalb des Gebietes der Rheinuferstaaten keinen bekannten Wohnsitz hat. Auszerhalb des Bezirks des Appellationsgerichtshofes zu Cöln werden die nach diesem Gesetze den Gerichtsvollziehern und dem Oberprokurator obliegenden Funktionen durch die Gerichtsboten und von dem Staatsanwalt wahrgenommen.

§. 26. Die im §. 24. bestimmten Fristen können auf den übereinstimmenden Antrag der Betheiligten vom Gerichte abgekürzt werden.

§. 27. Erscheint auf gehörige Vorladung der Beschuldigte oder Verklagte nicht, so wird gegen ihn auf den Antrag des Gegners der Verwarnung gemäsz (§. 23.) auf Versäumnisz erkannt.

§. 28. Das Versäumnisz-Erkenntnisz wird dem Verurtheilten in gleicher Art wie die Vorladung zugestellt; es steht ihm gegen dasselbe innerhalb der für die Vorladung bestimmten Fristen der Einspruch (Opposition, Restitution) zu.

§. 29. Der Einspruch musz auf der Gerichtsschreiberei des Rheinschiffahrtsgerichts schriftlich oder zu Protokoll eingelegt werden. Der Termin zur Verhandlung der Sache ist der Partei, welche den Einspruch erhoben hat, oder deren Bevollmächtigten entweder sofort mündlich zu Protokoll zu eröffnen, oder durch eine schriftliche Benachrichtigung bekannt zu machen. Wohnt der Einsprechende nicht am Sitze des Gerichts, so hat er in dem Gesuche einen daselbst wohnenden Bevollmächtigten zu benennen.

§. 30. Wird der Einspruch nicht innerhalb der bestimmten Frist angebracht, oder die Ernenung eines Bevollmächtigten in den Fällen, wo dieselbe erforderlich ist, versäumt, so geht mit Ablauf der bestimmten Frist das Versäumniszurtheil in Rechtskraft über und wird von dem Gerichte für vollstreckbar erklärt. Diese gesetzliche Folge ist in dem Versäumniszurtheil im Voraus anzukündigen.

§. 31. Zu dem anberaumten Termine wird die Gegenpartei vorgeladen. Für die Bestimmung des Termins ist der §. 24. nicht maaszgebend, jedoch musz der Gegenpartei eine angemessene Frist zum Erscheinen gelassen werden.

§. 32. Erscheint die einsprechende Partei in der anberaumten Sitzung nicht, so wird der Einspruch als nicht angebracht angesehen und das Versäumniszurtheil an den Antrag der Gegenpartei für rechtskräftig und vollstreckbar erklärt; erscheint dieselbe, so wird das Versäumniszurtheil als nicht ergangen betrachtet und in der Sache weiter verhandelt.

§. 33. Sind die Parteien erschienen, so werden die Kläger (Polizeianwalt und Civilpartei) mit ihren Anträgen und die Verklagten mit ihrer Vertheidigung mündlich gehört. Die Anträge der Parteien und das Ergebnisz der mündlichen Verhandlung werden zu Protokoll genommen.

§. 34. Nach Vernehmung der Parteien wird mit Aufnahme der Beweise verfahren, und wenn die Sache zum Urtheile reif ist, dasselbe sofort erlassen, sonst aber das Weitere zur Fortsetzung der Sache angeordnet und den Parteien zu Protokoll bekannt gemacht. Einer besonderen Vorladung derselben zu den so bekannt gemachten Terminen bedarf es nicht.

§. 35. Aus erheblichen Gründen kann die Verkündigung des Urtheils zu einer nicht über acht Tage entfernten, den Parteien vor ihrer Entlassung vom Gerichte mündlich bekannt gemachten Sitzung vertagt werden.

§. 36. Die Ausfertigungen der Urtheile sind den Parteien binnen drei Tagen nach deren Verkündigung zuzustellen.

§. 37. Die Berufung ist zulässig:

1) gegen Endurtheile;

2) gegen Entscheidungen über nachstehende Einreden, wenn dieselben vor der Einlassung zur Sache vorgebracht sind und darauf angetragen ist, dasz über dieselben zunächst verhandelt und erkannt werde:

a) der Unzulässigkeit eines gerichtlichen Verfahrens über den Gegenstand der Klage,

b) der Unzuständigkeit des Gerichts,

c) der Rechtshängigkeit,

d) der dem Kläger mangelnden Fähigkeit, vor Gericht aufzutreten;

3) in dem Bezirke des Appellationsgerichtshofes zu Cöln, gegen Urtheile, welche die Ableistung eines Eides anordnen; in den übrigen Rechtsgebieten, wenn diese Urtheile die Entscheidung bedingt enthalten.

Gegen sonstige Vorbescheide und Beweisresolute ist die Berufung nur in Verbinding mit der Berufung gegen das Endurtheil zulässig. Auch in den Fällen unter Nr. 2. und in dem Bezirke des Appellationsgerichtshofes zu Cöln auch unter Nr. 3. kann die Berufung in Verbindung mit derjenigen gegen das Endurtheil eingelegt werden.

§. 38. Der Appellat hat in Civilsachen auch nach Ablauf der Berufungsfrist das Recht, in seiner Gegenausführung oder vorher durch eine dem Gegner zuzustellende Eingabe unter summarischer Angabe der Gründe Berufung einzulegen und durch dieselbe das Urtheil unbeschränkt anzugreifen.

§. 39. Die Berufung kann nicht nur gegen auf Widerspruch erlassene, sondern auch gegen Versäumnisz-Urtheile eingelegt werden; in letzterem Falle tritt sie an die Stelle des Einspruchs.

§. 40. Die Berufung steht dem Verurtheilten, dem Polizeianwalt und dem Civilkläger zu, wenn der Gegenstand der an das Gericht gestellten Anträge, unter Hinzurechnung der Nebenforderungen, jedoch, mit Ausschlusz der Kosten mehr als 50 Franken (13 Rthlr. 10 Sgr.) beträgt, oder bei einem geringeren Gegenstande, wenn der Fall des §. 37. Nr. 2. a—c. vorliegt.

§. 41. Die Berufung musz binnen zehn Tagen, von der Zustellung des Urtheils an gerechnet, unter summarischer Angabe der Beschwerden auf der Gerichtsschreiberei des Rheinschiffahrtsgerichts zu Protokoll angemeldet werden. Dem auf Versäumnisz Verurtheilten steht jedoch zur Anmeldung der Berufung, wenn er diese mit Uebergehung des Einspruchs ergreift, die für letzteren vorgeschriebene Frist zu. Abschrift des Anmeldungsaktes ist binnen drei Tagen dem Gegner zuzustellen.

§. 42. Wird in einer Sache, in welcher wegen Geringfügigkeit des Gegenstandes die Berufung unzulässig ist, eine solche angemeldet, so ist zwar hierüber ein Protokoll aufzunehmen, das Gericht aber verpflichtet, sein Urtheil sofort für vollstreckbar zu erklären.

§. 43. Soll die Berufung bei der Centralkommission angebracht werden, so ist solches bei der nach §. 41. zu bewirkenden Anmeldung ausdrücklich zu erklären; in Ermangelung dieser Erklärung gehört die Entscheidung vor das Appellationsgericht. Im Uebrigen kommt der Art. 37. der revidirten Rheinschiffahrtsakte zur Anwendung.

§. 44. Die Berufung an das Appellationsgericht hemmt auszer dem Fall des §. 42. die Vollstreckung des Urtheils erster Instanz.

§. 45. Binnen vier Wochen nach Anmeldung der Berufung hat der Appellant die Ausführung der Beschwerden auf der Gerichtsschreiberei des Rheinschiffahrtsgerichts schriftlich einzureichen oder zu Protokoll zu geben; das Gericht theilt dieselbe dem Appellaten unverzüglich mit, um binnen vier Wochen nach geschehener Zustellung seine Gegenausführungen einzureichen. Hat der Appellat sich der Berufung angeschlossen (§. 38.), so steht dem Appellanten eine Frist von vierzehn Tagen, angerechnet von der Zustellung des die Anschlieszung enthaltenden Schriftsatzes, für die Beantwortung der letzteren zu.

Die Versäumung der in diesem Paragraphen erwähnten Fristen hat zur Folge, dasz die säumige Partei mit der vorzunehmenden Prozeszhandlung ausgeschlossen wird.

§. 46. Nach erfolgtem Schriftwechsel oder nach fruchtlosem Ablauf der in §. 45. bestimmten Fristen werden die Akten an den Appellationsgerichtshof zu Cöln eingesandt. Die Sache wird vom Sekretariat kostenfrei zur Rolle gebracht; sie wird dem dritten Senat oder dem nach §. 5. dieses Gesetzes anderweit bestimmten Senate überwiesen; bei ihrem Aufruf ist eine nahe Sitzung zur Verhandlung anzuberaumen.

§. 47. Die zur Verhandlung, oder, wenn ein Vorbescheid erlassen ist, zur Fortsetzung der Verhandlung bestimmte Sitzung ist auf Betreiben der Staatsanwaltschaft den Parteien in ihrem wirklichen oder gewählten Wohnsitz durch das Schiffahrtsgericht wenigstens acht Tage vorher bekannt zu machen.

§. 48. In dieser Sitzung erstattet ein von dem Präsidenten bestimmter Richter über die Sache Bericht.

Hierauf kann in mündlichen Vorträgen die weitere Ausführung der Beschwerden und deren Widerlegung (§. 45.), in Civilsachen durch Advokatanwalte des Appellationsgerichtshofes, in Strafsachen durch den Beschuldigten oder einen Advokaten als Vertheidiger desselben erfolgen.

§. 49. Die Staatsanwaltschaft, welcher die Akten mindestens drei Tage vor der Sitzung durch den Sekretair mitgetheilt werden müssen, hat in den durch den Artikel 83. der Rheinischen bürgerlichen Prozeszordnung bezeichneten Fällen und in allen Strafsachen Anträge zu nehmen.

§. 50. Das Urtheil, oder, wenn noch eine nähere Ermittelung nothwendig erscheint, der Vorbescheid wird in öffentlicher Sitzung verkündet.

Die Erledigung des Vorbescheides wird durch das Rheinschiffahrtsgericht bewirkt. An dasselbe werden zu dem Ende die Akten zurückgesandt.

§. 51. Das Endurtheil wird von dem Rheinschiffahrtsgerichte, welchem dasselbe mit der erforderlichen Anzahl von Ausfertigungen zu übersenden ist, den Parteien zugestellt. Diese Zustellung steht der Verkündigung gleich.

§. 52. Für die Abfassung der Urtheile in erster wie in zweiter Instanz ist die Vorschrift des Artikels 36. Absatz 2. der revidirten Rheinschiffahrtsakte maaszgebend.

§. 53. Gegen die Entscheidung des Appellationsgerichts findet ein ferneres Rechtsmittel, namentlich das der Kassation, nicht statt.

§. 54. In allen Fällen, wo eine Kaution zu bestellen ist, entscheidet das Schiffahrtsgericht, ohne dasz eine weitere Berufung stattfindet, sowohl über die Verpflichtung zur Leistung der Kaution, als über deren Höhe und Annehmbarkeit, welche letztere nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften zu ermessen ist. Oeffentliche Behörden sind von der Verbindlichkeit der Kautionsleistung befreit.

§. 55. In Civilsachen trägt der unterliegende Theil die Kosten. Auszer den in zweiter Instanz durch Verwendung der Advokatanwalte entstehenden Kosten kann eine Partei auch für die Verhandlungen vor dem Richter erster Instanz, wenn dieselbe auszerhalb des Bezirks wohnt, als Entschädigung für Reisen oder Vertretung, bei Anträgen, deren Gegenstand wenigerals 500 Rthlr. beträgt, für den einzelnen Termin nach richterlichem Ermessen 1 bis 3 Rthlr., bei höheren Beträgen 2 bis 6 Rthlr. in Anrechnung bringen. Die gleichen Gebühren kommen in Anrechnung bei den Schriftsätzen in dem Berufungsverfahren.

Im Uebrigen ist in Betreff der Gebühren und Kosten des richterlichen Verfahrens der Art. 39. der revidirten Rheinschiffahrtsakte maaszgebend. Die zu zahlenden Kosten sind von der Partei, in deren Interesse oder auf deren Antrag sie verwendet werden, nach Bestimmung des Rheinschiffahrtsrichters vorschuszweise zu erlegen.

§. 56. Sämmtliche Geldstrafen werden für den Unvermögensfall nach Maaszgabe der für Uebertretungen in den allgemeinen Gesetzen enthaltenen Bestimmungen gleichzeitig im Urtheile in eine verhältniszmäszige Gefängniszstrafe verwandelt.

§. 57. Die Vollstreckung der Urtheile erfolgt nach den in den betreffenden Landestheilen geltenden allgemeinen gesetzlichen Vorschriften. Wenn hiernach die Vollstreckung nicht unmittelbar von dem Rheinschiffahrtsgerichte zu bewirken ist, so wird von letzterem das Urtheil mit einem Zeugnisz über die Vollstreckbarkeit ausgefertigt und in Strafsachen dem Polizeianwalt von Amtswegen, in anderen Sachen den Parteien auf deren Ansuchen zum Zweck der Vollstreckung abgegeben.

§. 58. Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschiffahrtsgerichte anderer Rhein-

ufer-Staaten sind in Gemäszheit des Artikels 40. der revidirten Rheinschiffahrtsakte auf Antrag eines Betheiligten von dem Appellationsgerichte kostenfrei für vollstreckbar zu erklären.

§. 59. Alle entgegenstehenden Gesetze und Verordnungen, insbesondere die Verordnungen vom 30. Juni 1834. (Gesetz-Samml. S. 136.) und das Gesetz vom 24. April 1854. (Gesetz-Samml. S. 203.) werden aufgehoben.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 9. März 1870. (L. S.) WILHELM.

GR. V. BISMARCK-SCHÖNHAUSEN. V. ROON. GR. V. ITZENPLITZ. V. MÜHLER. V. SELCHOW. GR. ZU EULENBURG. LEONHARDT. CAMPHAUSEN.

367. 15 März 1870, BADISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DIE HÄFEN UND LANDUNGSPLÄTZE AM RHEIN. Sammlung 1889 S. 58, Bad. St. A. 1870 Nr. VII S. 50.

Unter Hinweisung auf Artikel 11 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte werden die Häfen und Landungsplätze am Rheine im badischen Staatsgebiete, wo — abgesehen von den Freihäfen — es gestattet ist, ein- oder auszuladen, hiermit bekannt gemacht:

		im Amtsbezirke:
1. bei Schusterinsel (Gemeinde Weil)	Landungsplatz	Lörrach.
2. Kirchen	„	
3. Kleinkems	„	Müllheim
4. Rheinweiler	„	
5. Neuenburg	„	
6. Hartheim	„	Staufen
7. Altbreisach	Hafen	Breisach
8. Jechtingen (bei der Sponeck)	Landungsplatz	
9. Sasbach (bei der Limburg)	„	
10. Weisweil	„	Kenzingen
11. Kappel	„	Ettenheim
12. Ottenheim	„	Lahr
13. Kehl	„	Kork
14. Freistett	„	
15. Greffern	„	Bühl
16. Iffezheim	„	Rastatt
17. Plittersdorf	„	
18. Steinmauern	„	
19. Au am Rhein	„	
20. Knielingen (ober- und unterhalb der Brücke)	„	Karlsruhe
21. Liedolsheim	„	
22. Rheinsheim (unterhalb des Vorwerks Treuberg)	„	Bruchsal
23. Philippsburg (am Unterschell)	„	
24. Philippsburg (beim Karlshofe)	„	
25. Oberhausen	„	
26. Rheinhausen	„	
27. Altlussheim	„	

28. Ketsch	„	Schwetzingen.
29. Brühl	„	
30. Neckarau (unterhalb Altripp)	„	
31. Sandhofen (bei der Ziegelhütte)	„	Mannheim
32. Kirschgartshausen (Colonie)	„	

An den Landungsplätzen hat der Ortspolizeibeamte der Gemarkung, im Hafen zu Altbreisach das dortige Hauptsteueramt die polizeiliche Aufsicht zu führen.

368. 17 März 1870, PREUSSISCHES GESETZ BETR. DIE AUSFÜHRUNG DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE VOM 17 OKTOBER 1868. Sammlung 1889 S. 79, Ges. Samml. 1870 Nr. 15 S. 187.

Wir WILHELM, von Gottes Gnaden König von Preuszen etc.,

verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, zur Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868. (Gesetz-Samml. für 1869. Nr. 46. S. 798. ff.), was folgt:

§. 1. Ein den Vorschriften des Artikels 15. der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868. entsprechendes Schifferpatent ist zur selbstständigen Führung eines Segel- oder Dampfschiffes von 300 Zentnern Tragfähigkeit und darüber auch für die innerhalb der Grenzen Unserer Staaten liegende Strecke des Rheinstromes und die Preuszischen Strecken der Nebenströme des Rheins erforderlich.

Die Bestimmungen der Artikel 16. 17. 19 und 20. Absatz 2. der revidirten Rheinschiffahrtsakte und des dazu gehörigen Schluszprotokolls über die Rheinschifferpatente finden auch auf die Patente für die Binnenschiffahrt Anwendung.

Des Patentes für die Binnenschiffahrt bedürfen diejenigen nicht:

a) welche für eigene Rechnung beladene Schiffe selbst führen,

b) welche Leichterfahrzeuge führen, die einem Hauptschiff als Zubehör folgen und zu streckenweisen Ueberladungen an seichten Stellen gebraucht werden.

§. 2. Die Ausfertigung der Schifferpatente, sowie der in den Artikeln 18. bis 21. der revidirten Rheinschiffahrtsakte erwähnten Bescheinigungen über die Ausübung der Rheinschiffahrt steht der Regierung des Bezirkes zu, in welchem der Bewerber seinen Wohnsitz hat.

§. 3. Ueber die Zurücknahme, sowie über die gänzliche oder zeitweise Entziehung des Schifferpatentes und der im Artikel 18. der revidirten Rheinschiffahrtsakte erwähnten Bescheinigung in den durch die Artikel 19. und 20. daselbst vorgesehenen Fällen entscheidet die Regierung, von welcher das Patent oder die Bescheinigung ausgestellt ist.

§. 4. Das Gesetz, betreffend den Betrieb der Dampfkessel, vom 7. Mai 1856. (Gesetz-Samml. S. 295.) findet fortan auch auf die Besitzer und auf die Wärter von Dampfkesseln in Dampfschiffen, welche den Rhein und die Mosel befahren, Anwendung.

§. 5. Ueber die Einrichtung und Aufhebung von Lootsenstationen und Lootsenbezirken, über die Bildung von Lootsen-Prüfungskommissionen, über die Ausführung der Prüfungen und über die Ausübung des Lootsendienstes werden die erforderlichen Vorschriften durch Unseren Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten erlassen.

§. 6. Innerhalb eines Lootsenbezirks darf Niemand das Gewerbe als Lootse be-

treiben, welcher nicht als solcher geprüft und mit einer Konzession für den Bezirk versehen ist.

§. 7. Die Regierung, in deren Bezirke der Stationsort liegt, fertigt die Konzession aus und stellt den Tarif für die zu erhebenden Lootsengebühren fest. Der letztere ist durch das Amtsblatt bekannt zu machen.

§. 8. Die Lootsenkonzession kann von der Regierung des Stationsortes zurückgenommen werden, wenn die Unrichtigkeit der Nachweise, auf deren Grund sie ertheilt worden ist, dargethan wird, oder wenn aus Handlungen oder Unterlassungen des Inhabers der Mangel derjenigen Eigenschaften, welche bei der Ertheilung vorausgesetzt worden sind, klar erhellt. Inwiefern durch die Handlungen oder Unterlassungen eine Strafe verwirkt ist, bleibt der richterlichen Entscheidung vorbehalten.

§. 9. Für das Verfahren in den Fällen der §§. 3. und 8. gelten die Bestimmungen der Gewerbe-Ordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869. (Bundesgesetzbl. S. 245.) über Zurücknahme von Appellationen, Genehmigungen oder Bestallungen Gewerbetreibender.

§. 10. Zur Untersuchung der Schiffe (Art. 22. und 23. der revidirten Rheinschiffahrtakte) sind unter der Benennung „Schiffs-Untersuchungskommissionen" besondere Behörden bestimmt, welche aus dem Bürgermeister des Ortes als Vorsteher und aus vereideten Sachverständigen bestehen.

§. 11. Ueber die Einrichtung der Schiffs-Untersuchungskommissionen, über das bei Untersuchung der Schiffe zu beobachtende Verfahren und über die für die Untersuchung zu erhebenden Gebühren wird ein von Unserem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu erlassendes Regulativ Bestimmung treffen.

§. 12. Die Kosten für die erste Untersuchung, sowie für die Wiederholung derselben nach einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes, fallen dem Eigenthümer, wenn aber die Untersuchung auf Antrag des Befrachters wiederholt wird, dem letzteren zur Last.

§. 13. Mit einer Geldbusze von zwei Thalern und zwanzig Silbergroschen bis zu achtzig Thalern, im Unvermögensfalle mit verhältniszmäszigem Gefängnisz wird bestraft:

1) wer die selbstständige Führung eines Schiffes übernimmt oder fortsetzt, ohne mit dem vorgeschriebenen Schifferpatente, beziehungsweise der erforderlichen Bescheinigung (Artikel 15. bis 21. der revidirten Rheinschiffahrtsakte §§. 1. und 2. dieses Gesetzes) versehen zu sein;

2) wer ein Rheinschiff führt, in welchem der Name des Schiffes und die höchste zulässige Einsenkungstiefe desselben nicht bezeichnet sind oder an dessen Bord das im Artikel 22. der revidirten Rheinschiffahrtsakte bezeichnete Schiffsattest während der Fahrt sich nicht befindet, oder wer sich weigert, dieses Attest der zuständigen Hafen- oder Polizeibehörde auf Erfordern vorzuzeigen;

3) wer ein Dampfschiff in Fahrt setzt, in welchem das vorgeschriebene Zeugnisz über die Untersuchung des Dampfkessels sich nicht befindet;

4) wer den selbstständigen Betrieb des Gewerbes als Lootse ohne die vorschriftsmäszige Konzession unternimmt oder fortsetzt, oder von den in der Konzession festgesetzten Bedingungen abweicht;

5) wer es unterläszt, nach einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur des

Schiffes die Untersuchung desselben, bevor es in Fahrt gestellt wird, wiederholen zu lassen;

6) wer sich weigert, die von der zuständigen Behörde geforderte Wiederholung der Untersuchung ausführen zu lassen.

Die Untersuchung und Entscheidung dieser Uebertretungen erfolgt, wenn dieselben bei der Schiffahrt auf dem Rheine vorfallen, durch die Rheinschiffahrtsgerichte, wenn dieselben bei der Schiffahrt auf den Nebenflüssen des Rheins vorfallen, durch diejenigen Gerichte, welche nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zur Aburtheilung von Uebertretungen berufen sind.

§. 14. Das vorstehende Gesetz tritt mit dem 1. April 1870. in Wirksamkeit. Alle entgegenstehenden Bestimmungen werden aufgehoben; insbesondere treten auszer Kraft:

1) die Verordnung vom 30. Juni 1834. wegen Anwendung der Rheinschiffahrtsordnung etc. auf die Binnenschiffahrt am Rhein (Gesetz-Samml. 1834. S. 145.);

2) das Regulativ wegen Ausübung der Rheinschiffahrt von diesseitigen Unterthanen und wegen des Lootsendienstes auf dem Rhein vom 5. August 1834. (Gesetz-Samml. 1834. S. 149.);

3) das Reglement über den Lootsendienst auf dem Rhein innerhalb der Grenzen des Preuszischen Gebiets vom 24. Juni 1844. (Gesetz-Samml. 1844. S. 254.);

4) die Verordnung zur Beförderung der Sicherheit der Dampfschiffahrt auf dem Rhein und auf der Mosel vom 24. Mai 1844. (Gesetz-Samml. 1844. S. 267.);

5) die Kabinetsorder vom 15. September 1845., betreffend die von den Führern und ersten Maschinenwärtern der Dampfschiffe auf dem Rhein und auf der Mosel zu bestellenden Kautionen (Gesetz-Samml. 1845. S. 725.);

6) die Verordnung vom 4. September 1854., betreffend die Abänderung der zu 4. bezeichneten Verordnung vom 24. Mai 1844. (Gesetz-Samml. 1855. S. 193.);

7) der Erlasz vom 14. März 1853., betreffend die Bedingungen der Ausübung der Rheinschiffahrt (Gesetz-Samml. 1853. S. 156.).

§. 15. Mit der Ausführung dieses Gesetzes wird Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 17. März 1870.

(L. S.) WILHELM.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen. v. Roon. Gr. v. Itzenplitz. v. Mühler. v. Selchow. Leonhardt. Camphausen.

369. 23 März 1870, PREUSSISCHES REGULATIV BETR. DIE AUSFÜHRUNG DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE VOM 17 OKTOBER 1868. Sammlung 1889 S. 82, 156 und 203, A. Bl. Wiesbaden 1870 S. 169.

Auf Grund der §§ 5, 11 und 15 des Gesetzes vom 17. März 1870, betreffend die Ausführung der redivirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 wird das nachstehende Regulativ erlassen:

I. In Betreff der *Rheinschiffer-Patente.*

§ 1. Wer das im Art. 15 der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 resp. im § 1 des Gesetzes vom 17. März 1870 vorgeschriebene Patent über die

Befugnis zum selbständigen Betriebe des Gewerbes als Rheinschiffer erwerben will, musz nachweisen, dasz er eine Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe von mindestens vier Jahren durchgemacht und davon wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht habe, welche den Rhein entweder in der ganzen Länge oder doch in derjenigen Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird.

Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben auszerdem ein Zeugnis darüber vorzulegen, dasz sie von den vorerwähnten vier Jahren wenigstens ein Jahr die Dampfschiffahrt praktisch erlernt haben.

§ 2. Der im § 1 erforderte Nachweis ist durch ein Zeugnis derjenigen patentierten Rheinschiffer, bei welchen der Bewerber gelernt oder in Dienst gestanden hat, zu führen. Sind diese nicht mehr am Leben oder zur Ausstellung eines Zeugnisses auszer Stande, so genügt ein Zeugnis von zwei anderen patentierten Rheinschiffern, welchen zuverlässig bekannt ist, dasz der Bewerber durch die vorgeschriebene Zeit als Rheinschiffer gedient oder die Rheinschiffahrt erlernt hat. Das Zeugnis musz angeben, ob der Bewerber bei der Befahrung die Führung des Ruders mitbesorgt hat.

Die Vollziehung des Zeugnisses musz in Gegenwart eines öffentlichen Beamten geschehen und von demselben beglaubigt werden.

§ 3. Das Gesuch um Erteilung eines Schifferpatentes ist mit einem Signalement der Person des Bewerbers und dem im § 2. dieses Regulativs bezeichneten Zeugnisse dem Königlichen Rheinschiffahrtsinspektor zu überreichen und ist damit das Schiffdienstbuch (Art. 4 des Schluszprotokolls zur revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 I. B.) vorzulegen. Das Gesuch musz die Strecke des Rheinstromes angeben, für welche das Patent nachgesucht wird. Der Rheinschiffahrtsinspektor hat den Antrag nach eigenem Wissen odere eingezogenen Erkundigungen zu prüfen und der Königlichen Regierung des Bezirks, in welchem der Patentbewerber seinen Wohnsitz hat, mit seiner gutachtlichen Äuszerung zu überreichen. Sind die gesetzlichen Bedingungen erfüllt, so wird das Patent von der Regierung nach dem am Schlusz des Regulativs angegebenen Formular erteilt, und dem Bewerber nach Beifügung dessen eigener auszer dem Familiennamen auch den Vornamen enthaltender Unterschrift ausgehändigt. Davon, dasz dies geschehen, wird dem Rheinschiffahrtsinspektor behufs Eintragung in das Schifferverzeichnis Mitteilung gemacht.

An die Königliche Regierung des Wohnorts sind auch Anträge auf Änderung oder Erneuerung des Signalements (Art. 17 der revidirten Rheinschiffahrtsakte) zu richten.

Verlegt ein patentierter Rheinschiffer seinen Wohnsitz aus einem anderen Uferstaate nach dem Inlande, so hat er sich bei der Königlichen Regierung, in deren Bezirk der neue Wohnort liegt, zu melden, welche den letzteren nach Art. 15 der revidirten Rheinschiffahrtsakte auf dem Schifferpatente vermerken und dem Rheinschiffahrtsinspektor davon Kenntnis geben wird.

Behufs Berichtigung des Schifferverzeichnisses ist dem Rheinschiffahrtsinspektor auch von der Einziehung und dem Erlöschen von Rheinschifferpatenten (§ 3 des Gesetzes vom 17. März c.) Kenntnis zu geben.

§ 4. Auszer dem Stempel für das Patent sind für Erteilung desselben Gebühren oder Kosten nicht zu entrichten.

§ 5. Die im Art. 18 der revidirten Rheinschiffahrtsakte resp. im § 2 des Gesetzes

vom 17. März 1870 erwähnten Bescheinigungen für Schiffer der Nebenflüsse des Rheins und der Wasserstraszen zwischen dem Rheine und der Schelde sind ebenfalls nach Maszgabe der vorstehenden Bestimmungen nachzusuchen und zu erteilen.

§ 6. Im Falle der Zurücknahme resp. der Entziehung eines Schifferpatentes, sowie nach dem Ableben des Patentinhabers hat die Polizeibehörde an dem Wohnorte des letzteren das Patent einzuziehen und dasselbe der Königlichen Regierung, welche es ausgestellt hat, zu überreichen.

Ist die Einziehung nicht ausführbar, so ist das Erlöschen des Patentes durch das Amtsblatt der Regierung bekannt zu machen.

§ 7. An Stelle eines verloren gegangenen Patentes kann ein neues Patent ausgefertigt werden, jedoch ist die Ungültigkeit des verlorenen auszusprechen und die bezügliche Erklärung auf Kosten des Antragstellers durch das Amtsblatt bekannt zu machen.

§ 8. Die Bestimmungen des §§ 6 und 7 finden auch auf die im Art. 18 der Rheinschiffahrtsakte erwähnten Bescheinigungen Anwendung.

§ 9. Die auf Grund der bisher geltenden Bestimmungen erteilten Rheinschifferpatente bleiben, sofern sie nicht zurückgenommen oder sonst erloschen sind, auch ferner in Kraft. Im Falle des § 6 geschieht die Zurückreichung eines solchen Patentes an die Königliche Regierung des Bezirkes, in welchem der Wohnort des Patentinhabers liegt.

II. In Betreff des *Lotsendienstes.*

§ 10. Als Lotsenbezirke bezw. Stationen werden bis auf weiteres beibehalten:

A. In den Regierungsbezirken Wiesbaden und Coblenz:

a) von Rüdesheim nach Mainz resp. Castel stromaufwärts und stromabwärts; Stationsort Rüdesheim;

b) von Aszmannshausen nach Caub stromabwärts; Stationsort Aszmannshausen;

c) von Caub nach Bingen stromaufwärts; Stationsort Caub;

d) von Caub stromabwärts bis St. Goar, Oberlahnstein und Coblenz; Stationsort Caub;

e) von St. Goar stromaufwärts bis Caub; Stationsort St. Goar;

f) von Oberspai bis St. Goar; Stationsort Oberspai;

g) von Coblenz bis St. Goar; Stationsort Coblenz;

h) längs des Engersschen Grundes aufwärts; Stationsort Kaltenengers;

B. Im Regierungsbezirk Cöln:

a) von Wiesdorf abwärts bis Langel und von Langel aufwärts bis Wiesdorf; Stationsort Wiesdorf;

b) von Worringen abwärts bis zum Platthals und von Piwipp bis Langel; Stationsort Worringen;

C. Im Regierungsbezirk Düsseldorf:

a) von Urdenbach aufwärts bis Piwipp; Stationsort Zons;

b) vor Urdenbach aufwärts bis Stürzelberg und umgekehrt; Stationsort Stürzelberg;

c) von Heerdt abwärts bis an den Düsseldorfer Hafen und von da aufwärts bis zum Steinort bei Hamm; Stationsorte Düsseldorf und Heerdt;

d) vom Düsseldorfer Hafen bis zur Schnellenburg und umgekehrt; Stationsort Niedercassel;

e) von Kaiserswerth aufwärts bis zum Leuchtenberger Ort; Stationsort Kaiserswerth;

f) von Wanheim und Rasgatt aufwärts bis Uerdingen; Stationsorte Uerdingen und Wanheim;

g) vom Duisburger Rheinkanal bis nach Werthausen und Werthauser Fähre; Stationsort Duisburg;

h) von Ruhrort oder Homberg und auch von der Mündung des Duisburger Rheinkanals aus aufwärts nach Werthhausen und der Werthhauser Fähre; Stationsorte in Ruhrort und Homberg;

i) von Orsoy aufwärts bis oberhalb Woltershof und von Binsheim abwärts bis Orsoy; Stationsort Orsoy;

k) von oberhalb im Hamm abwärts bis unten im Werth und umgekehrt; Stationsort Görsicker;

l) zur Fahrt durch die Weseler Rheinbrücke, auf- und abwärts; Stationsorte Büderich und Wesel;

m) vom Bislicher Kanale abwärts bis unten in der Beek am Grind und umgekehrt; Stationsorte Xanten und Bislich;

n) von oberhalb Goldgräber abwärts bis in die Kraly und umgekehrt; Stationsort Vynnen;

o) von Reser Ort abwärts bis unterhalb der Stadt Rees und umgekehrt; Stationsorte Reeserschanz und Rees;

p) von dem Kanale bei Grieth aufwärts bis Entenbusch; Stationsort Grieth;

q) von Biermann abwärts bis am Rabenpoll und umgekehrt; Stationsort Emmerich;

r) von Spiek aufwärts bis zum Rabenpoll; Stationsorte Griethausen und Salmor.

§ 11. Zur Prüfung der Lotsen sind Kommissionen bestimmt, welche zu Caub, Coblenz, Cöln und Düsseldorf ihren Sitz haben. Dieselben bestehen aus einem Beamten der Königlichen Wasserbauverwaltung als Vorsteher und drei erfahrenen ortskundigen Schiffern, Lotsen oder Steuerleuten.

§ 12. Wer sich zur Prüfung meldet, hat nachzuweisen:

a) dasz er zwei Jahre die Schiffahrt praktisch erlernt und überdies ein Jahr als Gehülfe eines konzessionierten Lotsen auf der Rheinstrecke gedient hat, für welche er ein Patent erwerben will;

b) dasz er sich bisher gut geführt hat,

c) dasz er hinlängliche Fertigkeit im Lesen und Schreiben besitzt.

Die demnächst vorzunehmende Prüfung ist insbesondere zu richten:

1) auf die genaueste Lokalkenntnis derjenigen Stromstrecke, für welche der zu Prüfende die Konzession als Lotse nachsucht;

2) auf den Besitz der Fähigkeit, mit Fahrzeugen von verschiedener Bauart bei jedem Wind und Wetter manöverieren zu können;

3) auf die vollständigste Bekanntschaft mit den Hilfsmitteln in Gefahren;

4) auf die Berechnung der Wasserhöhe auf den verschiedenen Untiefen in der Strecke, für welche die Konzession nachgesucht wird, nach den gegebenen Pegelständen.

Wenn der Kandidat diese Prüfung bestanden hat, dann wird mit demselben eine Probefahrt auf der Stromstrecke abgehalten, für welche er die Konzession nachgesucht hat. Diese Probefahrt geschieht bei einem Wasserstande unter Mittelwasser

nach Anordnung des Vorsitzenden der Prüfungskommission in dessen Beisein oder im Beisein eines von ihm bestimmten Mitglieds der Kommission.

Für die Prüfung dürfen keine Gebühren, sondern nur die baren von dem Bewerber zu erstattenden Auslagen berechnet werden.

Wenn der Bewerber die Kosten für die Probefahrt nicht zu tragen im Stande ist, dann werden dieselben bei der Königlichen Regierung liquidiert und zwar nach dem geltenden Diäten- und Reisekostenreglement.

§ 13. Besteht der Kandidat die Prüfung und die Probefahrt, so werden die Prüfungsverhandlungen der betreffenden Königlichen Regierung (§ 7 des Gesetzes vom 17. März c.) eingereicht, welche kostenfrei ein Patent zur Ausübung des Lotsendienstes ausfertigt.

In dem Patent sind die Verpflichtungen, welche dem Lotsen sowohl in allgemeinen nach Maszgabe dieses Regulativs als im besonderen Falle obliegen, als Bedingung der Konzession zu bezeichnen und ist dem Patente eine Ausfertigung des Gebührentarifs beizuheften.

§ 14. Der Schiff- oder Floszführer, welcher einen Lotsen verlangt, hat dies durch Zeichen oder Anruf an der Station kundzugeben, oder den Lotsen vorher zu bestellen, nach Maszgabe der mit dem Tarif bekannt zu machenden besonderen Bestimmung der Königlichen Regierung. Ist der Lotse auf der Station, so musz er der Aufforderung sofort Folge leisten; bleibt während der Abwesenheit kein anderer Lotse auf der Station zurück, so ist auf der letzteren bis zur Rückkehr eines Lotsen eine rote Flagge aufzuziehen, um anzuzeigen, dasz auf der Station sogleich ein Lotse nicht zu haben ist. Unter mehreren auf der Station anwesenden Lotsen hat der Schiff- oder Floszführer die freie Wahl; sonst fahren dieselben nach der von dem Schiffahrtsinspektor festgesetzten Reihenfolge.

§ 15. Der Lotse hat auf Verlangen des Schiff- oder Floszführers den Befehl über die Mannschaft (bei der Bergfahrt auch über die Pferdeführer) und das Steuerruder zu übernehmen. Er hat alsdann alle auf die Stellung, Richtung und auf den Gang des Schiffes oder Floszes bezüglichen Anordnungen zu treffen und dem ihm übertragenen Geschäfte unausgesetzte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Bevor das Schiff oder Flosz nicht durch die Begleitungsstrecke gelangt ist, darf der Lotse dasselbe nicht verlassen.

§ 16. Der Lotse ist befugt, und wenn ihm der vorgesetzte Schiffahrtsinspektor dazu anweiset, verpflichtet, durch Baken oder Schwimmpfähle die zu meidenden Stellen des Fahrwassers zu bezeichen; er hat dem Schiffahrtsinspektor davon Anzeige zu machen, wenn Steine, Dämme, Kiesgerölle oder sonstige Gegenstände der Fahrt hinderlich oder die Leinpfade beschädigt sind.

§ 17. Im Frühjahr vor dem Wiederbeginn der Schiffahrt wie auch unmittelbar nach jedem hohen, die Ufer übersteigenden Wasser sind die Lotsen gehalten, ihre Stromstrecke zu befahren, das Strombett und den Fahrweg zu untersuchen und die Leinpfade zu besichtigen, auch bei den Steuerleuten und Leinenführern sich fleiszig zu erkundigen, in welchem Zustande sich das Fahrwasser oder der Leinpfad bis zu den benachbarten Stationen befinden, damit sie die etwa stattgehabten Veränderungen genau kennen lernen.

§ 18. Einer Pflichtverletzung macht sich der Lotse schuldig, welcher die Führung eines Schiffes oder Floszes in trunkenem Zustande übernimmt oder sich während der Führung in diesen Zustand versetzt, über die durch die Konzession bestimmten

Grenzen seines Bezirkes Schiffe oder Flösze führt (§ 6 des Gesetzes vom 17. März 1870), die vom Rheinschiffahrtsinspektor festgesetzte Reihenfolge (§ 14) nicht innehält, den ihm angewiesenen Stationsort ohne Erlaubnis verläszt, während des Dienstes die Konzession nebst dem Tarif in Urschrift oder in beglaubigter Form nicht bei sich führt, oder sich weigert, dieselbe dem Führer des Schiffes oder Floszes, welches er begleitet, auf Verlangen vorzuzeigen.

Die Handhabung der Disziplin über die Lotsen und die nächste Untersuchung der von ihnen begangenen Übertretungen steht dem Rheinschiffahrtsinspektor zu. Die Ortspolizeibehörden sind zur ungesäumten Feststellung des zu ihrer Kenntnis gelangenden Tatbestandes einer Übertretung, sowie zur Anzeige bei dem Rheinschiffahrtsinspektor verpflichtet.

§ 19. Wenn auf Zürucknahme einer Lotsenkonzession rechtskräftig erkannt worden ist, so hat der Rheinschiffahrtsinspektor den Inhaber der Konzession zur Zurückgabe derselben aufzufordern, und wenn dieselbe binnen der gestellten Frist nicht erfolgt, die Zurücknahme oder den Verlust durch die Amtsblätter der Königlichen Regierungen zu Cöln, Coblenz, Düsseldorf und Wiesbaden bekannt zu machen

§ 20. In Betreff der Warschauen bewendet es bei den in Art. XXIX. der Schiffahrts-, Polizei- und Floszordnung für den Rhein getroffenen Bestimmungen, in Betreff der für das Warschauen zu entrichtenden Gebühren bei den bestehenden Tarifen.

III. In Betreff der *Untersuchung der Schiffe.*

§ 21. Schiffs-Untersuchungs-Kommissionen (§ 10 und § 11 des Gesetzes vom 17. März c.) bestehen in Biebrich, Coblenz, Cöln, Düsseldorf, Duisburg, Ruhrort und Wesel. Sie werden durch die Bezirksregierung gebildet und unterliegen deren Aufsicht.

§ 22. Als Sachverständige sind in die Kommission zu berufen: der Hafenkommissar oder Hafenmeister, ein patentierter Schiffer, ein oder zwei Schiffbauer und für die Untersuchung eiserner Schiffe ein Metallarbeiter oder Mechaniker. Für die Untersuchung der auch zur Seefahrt bestimmten Schiffe wird der Kommission, bei welcher dieselbe geschehen soll, von der Regierung ein besonderes technisches Mitglied beigegeben werden.

§ 23. Wenn die Kommission zu Beratungen zusammentritt, so führt der Bürgermeister den Vorsitz, er kann sich aber auch im Verhinderungsfalle durch ein Mitglied der Kommission vertreten lassen. Den Untersuchungen der Fahrzeuge beizuwohnen, ist er nicht verpflichtet, dagegen hat er jedes auszustellende Schiffsattest mit Unterschrift und Siegel zu vollziehen.

§ 24. Die Kommissionen haben sich auch der Untersuchungen von Schiffen, welche aus Nebenflüssen den Rhein befahren, zu unterziehen, sofern nicht an den Nebenflüssen besondere Untersuchungskommissionen bestehen.

§ 25. Die Schiffe, welche nach Art. 22 der revidierten Rheinschiffahrtsakte der Untersuchung zu unterwerfen sind, müssen von dem Eigenthümer oder Führer bei der Kommission angemeldet und ihr vorgeführt werden. In der Anmeldung musz angegeben werden, ob das Schiff zur Befahrung nur einer gewissen Rheinstrecke, evtl. welcher Strecke es bestimmt ist.

§ 26. Eine auszerordentliche Untersuchung ist von der Polizeibehörde des Ortes, in deren Bereich das Schiff sich befindet, bei der Untersuchungskommission dann zu beantragen, wenn ihr eine glaubhafte Anzeige über gefahrbringende Män-

gel an demselben zugehen. Die Kosten einer solchen Untersuchung sind aus dem Fonds der Behörde, welche den Antrag stellt, zu bestreiten. Bei solchen Untersuchungen ist darauf Bedacht zu nehmen, dasz der Dienst des Schiffers tunlichst wenig beeinträchtigt werde.

§ 27. Die Kommission untersucht die Tauglichkeit des Schiffes für den Rheinteil, für welchen es bestimmt ist. Sie hat besonders darauf zu sehen, dasz das Schiff dauerhaft gebaut, gut kalfatert und mit dem für den Zweck erforderlichen Takelwerk und Schiffgeräte versehen ist, und dasz die Schiffsmannschaft aus einer zu seiner Führung hinlänglichen Anzahl von Matrosen besteht.

Sie hat ferner die Tragfähigkeit des Schiffes abzuschätzen oder aus einer etwa geschehenen Aichung des Schiffes zu entnehmen und im Schiffsatteste dieselbe zu vermerken.

Bei Untersuchung von Dampfschiffen ist darauf zu sehen, dasz der Schiffskörper in allen Teilen fest und dicht ist, die Loggeten an den wasserdichten Wänden verschlossen sind, die Geländer überall hinlänglich dauerhaft und die Verschlüsse in denselben sicher sind, die Treppen am Radkasten und die Türen zu den Rädern fest und sicher sind, dasz die Öffnungen im Deck über der Maschine mit Vorrichtungen gegen das Hineinfallen versehen und so bedeckt sind, dasz Niemand von den Maschinenteilen erfaszt werden kann, dasz das Steuerruder sich in gutem Zustande befindet und ein Notsteuer vorhanden ist, dasz das Rettungsboot gut und dauerhaft und an einer zweckmäszigen Stelle angebracht ist, dasz die Ausrüstung, Bemannung und Geräte des Schiffes hinlänglich und vollständig sind und dasz das Dampfboot auch mit den erforderlichen Leckpumpen versehen ist.

§ 28. Sollte die Kommission bei näherer Untersuchung finden, dasz das Schiff für den Rheinteil, welcher befahren werden soll, nicht geeignet ist, so wird die Ausstellung des Schiffsattestes abgelehnt.

§ 29. Ergibt dagegen die Untersuchung, dasz das Schiff für den Zweck tauglich ist, so hat die Kommission die höchste zulässige Einsenkungstiefe des Schiffes durch eiserne Klammern von fünf Centimeter Länge und zwei Centimeter Breite, welche an jeder Seite des Schiffes mindestens an 2 Stellen, vorn und hinten, anzuschlagen sind, zu bezeichnen und demnächst das in der Anlage (B) bezeichnete Schiffsattest auszustellen.

§ 30. Die den Schiffen zu gebende Bordhöhe über Wasser im vollständig beladenen Zustande wird von der Untersuchungskommission nach sachverständigem Ermessen bestimmt. Bei Ruhrschiffen, welche nur rohe Produkte, als: Steinkohlen Steine, Erze etc. laden, ist, wenn sie mit 4 bis 6 Centimeter starken festen Aufsatzborden versehen sind, eine Einsenkung bis zur Unterkante des Falzes des Aufsatzbordes und bei den mit schwächern Windbrettern versehenen, eine Einsenkung bis zu 8 Centimeter unter der Unterkante des Falzes des Windbrettes, also bis zu 8 Centimeter fester Bordhöhe des Schiffes zulässig.

§ 31. Die Anlegung eines Schiffsdampfkessels unterliegt der in der Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 vorgesehenen Genehmigung. Bei Prüfung der Zulässigkeit, sowie für die Untersuchung eines solchen Kessels vor der Inbetriebsetzung sind bis auf weiteres die Vorschriften des Regulativs, betreffend die Anlage von Dampfkesseln vom 31. August 1861 und die dasselbe ergänzenden resp. abändernden Bestimmungen, im Bereich des Bezirkes der Königlichen Regierung zu Wiesbaden die bisher gültigen bezüglichen Vorschriften maszgebend.

§ 32. Für die Untersuchungen, welche auf Grund des Gesetzes vom 7. Mai 1856, den Betrieb der Dampfkessel betreffend, vorzunehmen sein werden, kommen die Vorschriften des zur Ausführung dieses Gesetzes ergangenen Regulativs vom 23. August 1856 (MBl. für die innere Verw. S. 210) zur Anwendung.

Eine periodische amtliche Revision der Dampfmaschinen findet fernerhin nicht statt.

§ 33. Die Bescheinigung über die der Genehmigungsurkunde entsprechende Ausführung des Dampfkessels (§ 24 der Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869) sowie das Attest über die letzte periodische Revision des Dampfkessels sind stets an Bord zu führen.

§ 34. Für die Untersuchung der Schiffskörper durch die Schiffs-Untersuchungskommission sind von dem Antragsteller folgende Gebühren an dieselbe zu zahlen:

1. für die Untersuchung von Fahrzeugen unter 30 Lasten Tragfähigkeit, sowohl für die erste als für jede folgende 1 Thlr. 15½ Sgr.

2. für die erste Hauptuntersuchung von Fahrzeugen von 30 Lasten und mehr pro Last 2 Sgr. für Nachuntersuchungen pro Last 8 Pf.

3. für die Untersuchung eines Dampfschiffes bis zu 15 Pferdekraft, sowohl für die erste als für jede folgende 1 Thlr. 15 Sgr.

4. für die Untersuchung eines Dampfschiffes über 15 Pferdekraft, sowohl für die erste als für jede folgende 3 Thlr.

§ 35. Die Gebühren für Untersuchung von Schiffen sind an den Beamten des Hafens, in welchem die Untersuchung vorgenommen worden ist (Hafenkommissar) zu entrichten. Aus denselben werden zunächst die Unkosten der Kommission für die Anschaffung der Klammern, Druckformulare, Schreibmaterialien etc. bestritten. Der verbleibende Überschusz wird alljährlich an diejenigen Mitglieder der Kommission, welche bei der Untersuchung der Schiffe tätig gewesen sind, nach dem Verhältnis der von ihnen dabei gehabten Bemühungen verteilt. Die Verteilung erfolgt durch die Königliche Regierung des Bezirkes, an welche der Vorsitzende der Untersuchungskommission gutachtlich zu berichten hat.

Die Gebühren für Untersuchung von Dampfkesseln werden nach der Vorschrift des Regulativs vom 23. August 1856 und des Erlasses vom 15. März 1860 (MBl. für die innere Verwaltung S. 44) bemessen und eingezogen.

IV. *Dienstbücher der Schiffsmannschaft.*

§ 36. In Betreff der Dienstbücher der Schiffsmannschaft bewendet es bei dem nach § 4B des Schluszprotokolls zur revidierten Rheinschiffahrtsakte aufrecht erhaltenen Vereinbarungen, sowie den zur Ausführung derselben erlassenen Vorschriften.

§ 37. Das vorstehende Regulativ tritt an Stelle der Instruktion zur Ausführung der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 29. Juni 1869, sowie aller entgegenstehenden Vorschriften über die Gegenstände, über welche es Bestimmung trifft.

Berlin, den 23. März 1870.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Gez. GRAF VON ITZENPLITZ.

(FORMULAR A.) *Rheinschiffer-Patent.*

Nachdem der N. N. (Vor- und Familienname) ..... Jahre alt, Sohn des N. N. (Vor- und Familienname des Vaters), zu N. N. im Regierungsbezirke N. N.

wohnhaft, nachgewiesen hat, dass er die erforderliche Qualification zum Betriebe der Rheinschiffahrt besitzt, so wird demselben hierdurch die Befugniss zur Führung eines Segelschiffes (Dampfschiffes) auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer (für die Strecke des Rheinstromes von N. N. bis N. N.) ertheilt.

Gegeben ..... (L. S.) *K. Preussische Regierung.*

Signalement des Patentinhabers.

ANLAGE B. *Schiffs-Attest.*

Das dem ..... zu ..... zugehörige (hölzerne oder eiserne, Segel- oder Dampfschiff) genannt: ..... (nach dem Aichschein vom ..... ten ..... oder nach der Abschätzung) von einer Ladungsfähigkeit von ..... Zentnern, im Jahre ..... neu erbaut, ist von der unterzeichneten Schiffs-Untersuchungskommission in allen Theilen und Zubehörungen untersucht, in ihr Schiffsverzeichniss unter No..... eingetragen, mit der zulässigen tiefsten Einsenkung im beladenen Zustande in nachstehend aufgeführter Weise bezeichnet, sowie mit der im folgenden Verzeichnisse angeführten Ausrüstung und Bemannung versehen und für die Rheinschiffahrt in der Ausdehnung

von ..... bis .....

für tauglich befunden worden.

Auf Grund dieses Attestes darf dieses Fahrzeug zur Rheinschiffahrt so lange benutzt werden, als es sich im erwähnten Zustande befindet und bis eine wesentliche Veränderung oder Reparatur, als welche die Erneuerung von Inhölzern oder Rippen des Schiffes angesehen wird, vorgenommen wird.

Urkundlich unter amtlicher Vollziehung und Besiegelung.

....., den ..... ten.....

Die Schiffs-Untersuchungskommission.

370. 7 April 1870, PREUSSISCHES REGULATIV BETR. DIE EICHUNG DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 162, A. Bl. Coblenz 1870 Nr. 17 S. 97.

371. 10 April 1870, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. DIE KOMMISSIONEN VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT. Nicht veröffentlicht.

Wij WILLEM III, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Op de voordragt van Onzen Minister van Financiën, van den 6 April 1870, No. 56, In- en Uitgaande Regten en Accijnsen;

Gezien de artikelen 8 en 10 van Ons besluit van 29 Junij 1869 (Staatsblad No. 110), houdende bepalingen omtrent de Rijnschippers- en scheepspatenten en omtrent het ijken van Rijnschepen;

Gelet op de artikelen 15 tot en met 24 der herziene Rijnvaartacte;

Overwegende dat de billijkheid meebrengt, aan de Commissiën van deskundigen voor de Rijnvaart te Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht eene belooning van Rijkswege toe te kennen voor de werkzaamheden waarvoor die Commissiën aan de belanghebbenden geen vergoeding in rekening kunnen brengen volgens artikel 10 van Ons bovengenoemd besluit;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Art. 1. De Commissiën van deskundigen voor de Rijnvaart te Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht worden voor hare bovenbedoelde werkzaamheden door het Rijk beloond volgens onderstaand tarief:

a. voor het onderzoek der bewijzen, door belanghebbenden aan te bieden ter verkrijging van verklaringen overeenkomstig artikel 2, letter c, van Ons aangehaald besluit (het afgeven dier verklaringen daaronder begrepen) ..... f 5.—

b. voor de gezamenlijke werkzaamheden, verbonden aan het ter bekoming van een scheepspatent vereischte of van Rijkswege bevolen onderzoek naar de hechtheid en het voldoende der uitrusting van schepen, bestemd voor de Rijnvaart, het bepalen en aanwijzen van den grootsten geoorloofden diepgang dier schepen en het bepalen van hun ladingsvermogen:

voor een schip van 2000 centenaars of minder ..... f 6.—
„ „ „ „ 2000 tot en met 4000 centenaars ..... - 10.—
„ „ „ „ 4000 tot en met 6000 centenaars ..... - 15.—
„ „ „ „ meer dan 6000 centenaars ..... - 20.—

c. voor de gezamenlijke werkzaamheden, verbonden aan het hernieuwd onderzoek naar de hechtheid en het voldoende der uitrusting van Rijnschepen en het nader bepalen en aanwijzen van hun grootsten geoorloofden diepgang en ladingsvermogen na belangrijke herstellingen of veranderingen (met inbegrip der vermelding van de uitkomst in 't betrokken patent), de helft der vergoeding bepaald onder letter b.

Art. 2. De belooningen bepaald bij artikel 1 worden aan het Rijk in rekening gebracht op halfjarige declaratiën, volgens voorschriften vast te stellen door Onzen Minister van Financiën.

Onze Minister van Financiën is belast met de uitvoering van dit besluit, waarvan afschrift zal worden gezonden aan de Algemeene Rekenkamer.

's-Gravenhage, den 10 April 1870.

De Minister van Financiën, (*Get.*) WILLEM.

(*Get.*) VAN BOSSE.

372. **23 April 1870,** NIEDERLÄNDISCHER MINISTERIALERLASS BETR. GEBÜHRENORDNUNG FÜR DIE KOMMISSIONEN VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT. Sammlung 1889 S. 172.

373. **26 April 1870,** BADISCH-BAYRISCHE BRÜCKENORDNUNG FÜR DIE FLIEGENDEN BRÜCKEN BEI RHEINHAUSEN UND LEOPOLDSHAFEN. Vgl. Badisches G. u. V. Bl. 1891 S. 163.

374. **30 April 1870,** PREUSSISCHER LOOTSEN-GEBÜHREN-TARIF. Sammlung 1889 S. 210, A. Bl. Coblenz 1870 S. 114.

375. **7 Mai 1870,** PREUSSISCHER LOOTSEN-GEBÜHREN-TARIF. Sammlung 1889 S. 211, A. Bl. Düsseldorf 1870 S. 164.

376. **9 Mai 1870,** BADISCHE VERORDNUNG BETR. DIE UNTERSUCHUNG DER FLÖSSE AUF DEM RHEINE. Sammlung 1889 S. 377, G. u. V. Bl. 1870. Nr. XXXVIII S. 474.

Unter Hinweisung auf Art. 25 der revidirten Rheinschifffahrtsacte und den Artikel XXIII. der Rheinschifffahrtspolizei- und Floszordnung für den Rhein wird verordnet, wie folgt:

§. 1. Die Behörde, bei welcher die Beurkundung der im Artikel 25 der revidirten Rheinschifffahrtsacte bezeichneten Floszscheine und die im Artikel XXIII. der Rheinschifffahrtspolizei- und Floszordnung vorgeschriebene Untersuchung der Flösze beantragt werden soll, ist für die unter badischer Hoheit stehende Strecke des Rheines die Hafenpolizeibehörde Mannheim und zwar für alle Flösze, welche

a. vom Oberrhein nach Mannheim kommen,

b. vom Neckar kommend direct in den Rhein gebracht werden und

c. im Floszhafen zu Mannheim umgebaut oder neugebaut den Rhein befahren sollen.

§. 2. Der Hafenpolizeibeamte (der jeweilige Vorstand des Hauptzollamts Mannheim) bestimmt:

a. die Orte, wo die Flösze der verschiedenen Herkunft zur Untersuchung zu stellen sind, sowie

b. die eidlich verpflichteten Beamten, Angestellten oder Sachverständigen, welchen die Untersuchung der Floszscheine übertragen ist

und macht diese Bestimmungen und etwaige Aenderungen öffentlich bekannt.

§. 3. Ueber die untersuchten Flösze und die beurkundeten Floszscheine werden besondere Register geführt und Abschriften dem Rheinschifffahrtsinspector des 1. Bezirks jährlich zugestellt.

§. 4. Für die Rheinstrecke oberhalb Mannheim bis Basel werden die Flöszer im Hinblick auf Artikel XXXI. der Schifffahrtspolizei- und Floszordnung für den Rhein bis auf Weiteres von der Verpflichtung, die im Artikel 25 der revidirten Rheinschifffahrtsacte bezeichneten Bescheinigungen (Floszscheine) mit sich zu führen, entbunden.

Karlsruhe, den 9. Mai 1870.

Groszherzogliches Handelsministerium.

VON DUSCH. Vdt. KRAUSZ.

377. 14 Mai 1870, PREUSSISCHER LOOTSEN-GEBÜHREN-TARIF. Sammlung 1870 S. 211. A. Bl. Cöln 1870 S. 121.

378. 16 Mai 1870, ABÄNDERUNG DES PREUSSISCHEN REGULATIVS VOM 23 MÄRZ 1870 BETR. DAS LOOTSENWESEN. Sammlung 1889 S. 203, A. Bl. Coblenz 1870 S. 121.

379. 18 Mai 1871, ABÄNDERUNG DES NIEDERLÄNDISCHEN KÖNIGLICHEN BESCHLUSSES VOM 29 DEZEMBER 1867 BETR. DAS LOOTSEN- UND BAKENWESEN. Staatsblad 1871 Nr. 41.

380. 19 Mai 1870, BADISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DIE HÄFEN UND LANDUNGSPLÄTZE AM RHEIN. Sammlung 1889 S. 59, Bad. St. A. 1870 Nr. XIII S. 110.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 15. März 1870 (Staatsanzeiger No. VII.) werden noch folgende weitere Landungsplätze am Rheine im badischen Staatsgebiete bezeichnet, wo es gestattet ist, ein- oder auszuladen:

	im Ambstbezirke:
Wyhl	Kenzingen
Oberhausen	
Niederhausen	
Rust	Ettenheim
Hochstetten	Karlsruhe.

381. 24 Mai 1870, PREUSSISCHER LOOTSEN-GEBÜHREN-TARIF. Sammlung 1889 S. 208, A. Bl. Wiesbaden 1870 S. 169.

382. 7 Oktober 1870, BAYRISCHE VERORDNUNG BETR. DIE BAUMPFLANZUNGEN LÄNGS DER UFER DES RHEINS. Sammlung 1889 S. 222, Kr. A. Bl. f. d. Pfalz 1870 S. 1524.

383. 27 Oktober 1871, VERTRAG ZWISCHEN DEN RHEINUFERSTAATEN BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI DUISBURG—RHEINHAUSEN. Lagemans Nr. 538.

Der Bevollmächtigte für Preussen erklärte:

Die Königl. Preussische Regierung verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass die Brücke nebst den damit in Verbindung stehenden Bauten genau nach demjenigen Projecte, welches dem Sitzungsprotocoll No. I. vom 25 October d. J. als Beilage angeschlossen ist, bezüglich, wenn dem Gutachten der Mehrheit der technischen Herren Commissarien Folge gegeben werden sollte, unter entsprechender Erhöhung der Brückenpfeiler ausgeführt und unterhalten werde.

Die genannte Regierung übernimmt ausserdem die nachstehend bezeichneten Verpflichtungen:

Art. 1. Den Eigenthümern von Segel- und Dampfschiffen, welche nicht entweder schon jetzt zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken eingerichtet sind, oder eine Entschädigung für die Ausführung solcher Einrichtungen, auf Grund eines der bis jetzt in Betreff des Baues fester Brücken über den Rhein und dessen conventionelle Nebengewässer geschlossenen Verträge, erhalten haben, beziehungsweise erhalten werden, und welche bisher oder doch längstens bis zum 1. Juni 1872 den Strom an der Brückenstelle bei Duisburg-Rheinhausen vorüber befahren haben, wird eine Entschädigung für die Vorrichtungen zum Senken und Wiederaufrichten der Maste, beziehungsweise der Kamine aus der Preussischen Staatskasse gewährt werden.

Art. 2. Eine Entschädigung wird ferner denjenigen, zur Fahrt auf dem Rheine dermalen schon berechtigten Schiffseigenthümern gewährt werden, auf deren Schiffen eine Einrichtung zum Senken und Wiederaufrichten der Maste zwar schon vorhanden ist, welche aber durch die Errichtung einer festen Brücke bei Duisburg-Rheinhausen veranlasst werden, diese Einrichtung abzuändern oder zu vervollständigen, vorausgesetzt, dass sie mit dem betreffenden Schiffe bereits bisher oder längstens bis zum 1. Juni 1872 den Rhein an der Brückenstelle bei Duisburg-Rheinhausen vorüber befahren haben.

Eine Veranlassung zur Aenderung oder Vervollständigung der bestehenden Einrichtung soll dann als vorhanden angenommen werden, wenn dieselbe zum Gebrauch für den Durchgang durch die feste Brücke bei Duisburg-Rheinhausen ungenügend ist.

Ausgeschlossen von dem Anspruche auf Entschädigung sind alle Schiffe, für welche auf Grund der vorbezeichneten, die Erbauung stehender Brücken betreffenden Conventionen eine Entschädigung gewährt ist, oder gewährt werden wird, sowie ferner alle Schiffe, welche vor ihrer Anmeldung (Art. 6) eine der zunächst unterhalb oder oberhalb der Brückenbaustelle belegenen festen Brücken passirt haben.

Art. 3. Die nach den vorstehenden Bestimmungen (Art. 1 und 2) zu gewährende Entschädigung gilt zugleich

für das Stillliegen des Schiffes während der zum Anbringen der Vorrichtungen erforderlichen Zeit;

für die etwaige Erschwerung des Dienstes auf dem Schiffe;

für die eventuelle Beschränkung des nutzbaren Laderaums;

endlich für alle sonstigen Anschaffungen und Anordnungen, welche in Folge der zu treffenden Vorrichtungen für einzelne Fahrzeuge nothwendig werden können.

Schiffe, welche an sich zur Entschädigung zuzulassen, aber erst nach dem zu Art. 1 und 2 bestimmten äussersten Termine an der Brückenstelle bei Duisburg-Rheinhausen vorüber gefahren sind, dessgleichen Schiffe, bei welchen wegen Alters oder Schadhaftigkeit die Vorrichtung zum Senken und Heben nicht mehr ausgeführt werden kann; endlich alle vom Tage der Inkraftsetzung gegenwärtiger Uebereinkunft ab neu zu erbauenden Schiffe haben keinen Anspruch auf Entschädigung.

Art. 4. Im Einverständniss mit sämmtlichen Rheinuferstaaten wird die nach Inhalt des Artikels 1 zu leistende Entschädigung in Bausch und Bogen nach Massgabe der Tragfähigkeit der Schiffe auf feste Geldsätze festgestellt und ein für allemal wie folgt gewährt:

A. *Bei Dampfschiffen:*

1) Für Dampfschlepper von mehr als zweihundert Pferdekraft mit 350 Thlr.
2) Für kleinere Dampfschlepper und grosse Personenboote mit 250 „
3) Für kleinere Dampfboote, soferne sie überhaupt einer Vorrichtung zum Senken der Kamine bei ihrer Durchfahrt durch die Brücke bedürfen ..... 100 „

B. *Bei Segelschiffen:*

1) Für Schiffe von 10,000 Ctr. und mehr mit ..... 950 Thlr
2) Für Schiffe im Mittel
von 10,000 Ctr. bis 8000 Ctr. mit 950—750 Thlr. = 850 Thlr.
3) „ 8000 „ „ 6000 „ „ 750—550 „ = 650 „
4) „ 6000 „ „ 4000 „ „ 550—350 „ = 450 „
5) „ 4000 „ „ 3000 „ „ 350—250 „ = 300 „
6) „ 3000 „ „ 1500 „ „ 250—150 „ = 200 „
7) „ 1500 „ „ 800 „ „ 150— 30 „ = 90 „
8) „ 800 „ und weniger Tragfähigkeit ..... 25 „

Der Centner wird zu 50 Kilogrammen gerechnet. Für Schiffe, deren Tragfähigkeit in die angegebenen Grenzen hineinfällt, ist nach Massgabe dieser Scala die Entschädigung verhältnissmässig auszumitteln.

Die Feststellung des Entschädigungsbetrages für jedes einzelne Schiff erfolgt durch das Königlich Preussische Eisenbahn-Commissariat zu Coblenz endgültig unter Ausschluss jedes Recurses.

Art. 5. Der Betrag der nach den Bestimmungen unter Art. 2 zu gewährenden Entschädigung soll nach Massgabe der besonderen Beschaffenheit der auf dem einzelnen Schiffe bereits vorhandenen und nur abzuändernden oder zu ergänzenden Einrichtung in jedem einzelnen Falle festgestellt werden, zu welchem Behufe das Schiff in den Hafen zu Duisburg oder an's dortige Ufer zur Besichtigung zu stellen ist. Bei dieser Feststellung soll der Gesichtspunkt leitend sein, dass die nöthige Abänderung oder Ergänzung in genügender, aber am wenigsten kostspieliger Weise

auszuführen ist; und es soll in keinem Falle bei Schiffen von mehr als 4000 Centnern Tragfähigkeit ein höherer Betrag als zwei Drittheile, und bei Schiffen von 4000 Centnern Tragfähigkeit und darunter ein höherer Betrag als drei Viertheile desjenigen Betrags festgestellt werden, welchen der Schiffseigenthümer, zufolge der Bestimmung unter Art. 4, dann anzusprechen haben würde, wenn sein Schiff mit Einrichtungen zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken gar nicht versehen wäre.

Die Feststellung dieses Entschädigungsbetrags geschieht endgültig unter Ausschluss jedes Recurses durch Sachverständige, von welchen die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft den einen, der betheiligte Schiffer den anderen, beide Sachverständige aber mit einander den Obmann wählen. Können sich die Sachverständigen über den Obmann nicht einigen, so bezeichnet die Handelskammer zu Duisburg drei weitere Sachverständige, von welchen der Sachverständige jeder Partei einen streicht. Der Uebrigbleibende ist Obmann.

Art. 6. Die Schiffseigenthümer, welchen nach den vorstehenden Bestimmungen ein Entschädigungsanspruch zusteht, haben denselben nach der amtlichen Aufforderung, welche die Regierungen der Rheinuferstaaten in ihren Gebieten erlassen werden, spätestens bis zum 1. September 1872, bei Verlust ihres Anrechts, bei dem Königlich Preussischen Eisenbahn-Commissariat in Coblenz anzumelden. Diese Anmeldung muss von der Vorlage des Schiffs-Attestes und des Nachweises über die Tragfähigkeit des Schiffes begleitet sein. Dieselben haben ferner durch eine Bescheinigung des Königlichen Wasserbau-Inspectors zu Düsseldorf nachzuweisen, dass sie mit dem in dem Schiffs-Attest bezeichneten Schiffe einmal, und spätestens bis zum 1. Juni 1872, auf dem Rhein an der Brückenstelle bei Duisburg-Rheinhausen vorübergefahren sind, zu welchem Ende sie die Vermittelung des Brückenmeisters der Schiffbrücke zu Düsseldorf in Anspruch nehmen können.

Das Eisenbahn-Commissariat zu Coblenz wird den Schiffseigenthümern über die erfolgte Anmeldung eine Beurkundung mit der Zusage ertheilen, dass, wenn die nachstehend bezeichneten Bedingungen von ihnen erfüllt sein werden, die Schiffseigenthümer auf den im Falle der Art. 1 und 4 der Summe nach genau zu bezeichnenden, im Falle der Art. 2 und 5 aber auf den durch die Entscheidung der Sachverständigen festzusetzenden Entschädigungsbetrag Anspruch haben.

Nach Feststellung des Entschädigungsbetrages haben die Schiffseigenthümer die zum Senken und Heben der Maste und Kamine nöthigen Vorrichtungen anfertigen, beziehungsweise abändern und vervollständigen zu lassen und mit den so hergerichteten Schiffen die stehende Brücke bei Duisburg-Rheinhausen spätestens ein Jahr nach deren Vollendung zu passiren.

Schiffe, für welche eine Entschädigung auf Grund der Bestimmungen unter Art. 2 und 5 zugesagt ist, sind innerhalb der gleichen Frist im Hafen zu Duisburg zur Besichtigung zu stellen, und es ist der Nachweis zu liefern, das eine der Feststellung der Sachverständigen entsprechende Abänderung oder Vervollständigung seit dieser Feststellung wirklich stattgefunden hat.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen, worüber ein Zeugniss des Königlichen Wasserbau-Inspectors zu Düsseldorf beizubringen ist, wird den Schiffseigenthümern der Betrag der Entschädigung auf Anweisung des Königlich Preussischen Eisenbahn-Commissariats zu Coblenz von der Regierungs-Hauptkasse zu Düsseldorf ausbe-

zahlt werden. Die Zahlung erfolgt an den Schiffseigenthümer, oder an dessen gehörig legitimirten Bevollmächtigten.

Art. 7. Sobald die Durchfahrt der Schiffe mit stehenden Masten durch die feste Brücke bei Duisburg-Rheinhausen nicht mehr thunlich sein wird, wird die Preussische Regierung bei eintretendem Bedürfnisse Krahnen zum Heben und Senken der Maste oberhalb und unterhalb der Brücke für die Dauer eines Jahres errichten lassen. Die Schiffer haben für die Benutzung dieser Hülfsanstalten keinerlei Gebühren zu entrichten.

Art. 8. Die Königlich Preussische Regierung macht sich anheischig, dafür zu sorgen, dass während des Brückenbaues der Verkehr mit Schiffen und Flössen auf dem Rhein an der Brückenstelle nicht unterbrochen und möglichst wenig gestört werde, und dass auch die Gewährung der zum Passiren der Brückenstelle etwa erforderlichen Hülfsmittel untentgeltlich erfolge. Zu diesem Behufe sind zwei Dampfboote jederzeit bereit zu halten und die Führer der Segelschiffe und Flosse sind verpflichtet, sich mittelst der gedachten Boote durchführen zu lassen. Zu Thal gehende Segelschiffe müssen, wenn sie nich sofort befördert werden können, oberhalb der bei der Rheinhauser Rheinfährstelle dessfalls bereits errichteten Warnungstafeln vor Anker gehen. Zu Berg gehende Schiffe müssen in diesem Falle vor den unterhalb der Brückenbaustelle zu errichtenden Warnungstafeln vor Anker gehen. Den Flössen müssen auf Ankündigung der vorausgehenden Wahrschauer die Dampfboote sofort entgegenfahren.

Art. 9. Wegen Gewährung der in den Art. 7 und 8 der Uebereinkunft bezeichneten Hülfsmittel zum Passiren der Brückenbaustelle haben sich die betheiligten Schiffer an die Brückenbauverwaltung auf der Baustelle bei Duisburg zu wenden.

Die übrigen Bevollmächtigten — und zwar die Bevollmächtigten für Baden, Bayern, Hessen und Niederland unter der Voraussetzung, dass die Brückenpfeiler um sieben Zoll erhöht werden — erkennen an, dass Preussen durch die vorstehend übernommenen und von ihnen hiermit acceptirten Leistungen denjenigen Forderungen genügt, welche in Beziehung auf die Anlage der festen Brücke bei Duisburg Rheinhausen im Interesse der freien Schifffahrt auf dem Rheine aus den die Rheinschifffahrt betreffenden völkerrechtlichen Verträgen hergeleitet werden können.

BESCHLUSS.

1) Die Central-Commission constatirt, dass, sobald die vorbezeichnete Voraussetzung eingetreten sein wird, dieses Uebereinkommen in Kraft tritt und dem Bau der festen Brücke über den Rhein bei Duisburg-Rheinhausen vom Standpunkte der Schifffahrt aus ein Hinderniss nicht entgegensteht.

2) Die sämmtlichen Bevollmächtigten werden ersucht, sobald sie die Mittheilung über die Erledigung des mehrerwähnten Vorbehaltes empfangen haben werden, die Veröffentlichung des gegenwärtigen Uebereinkommens bei ihren resp. Regierungen in Antrag zu bringen und über die geschehene Veröffentlichung sich gegenseitig im Correspondenzwege Nachricht zu geben.

384. 27 Oktober 1871, VERTRAG ZWISCHEN DEN RHEINUFERSTAATEN BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI WESEL. Lagemans Nr. 539.

Der Bevollmächtigte für Preussen erklärte:

Die Königl. Preussische Regierung verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass die

Brücke, nebst den damit in Verbindung stehenden Bauten, genau nach demjenigen Projecte ausgeführt und unterhalten werde, welches von Seiten Preussens den übrigen Rheinuferstaaten mitgetheilt worden und welches dem Sitzungs-Protokolle no. 1 vom 25 d. M. als Beilage angeschlossen ist.

Die genannte Regierung übernimmt ausserdem die nachstehend bezeichneten Verpflichtungen:

Art. 1. Den Eigenthümern von Segel- und Dampfschiffen, welche nicht entweder schon jetzt zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken eingerichtet sind, oder eine Entschädigung für die Ausführung solcher Einrichtungen, auf Grund eines der bis jetzt in Betreff des Baues fester Brücken über den Rhein und dessen conventionelle Nebengewässer geschlossenen Verträge, erhalten haben, beziehungsweise erhalten werden, und welche bisher oder doch längstens bis zum 1 Juni 1872 den Strom an der Brückenstelle bei Wesel vorüber befahren haben, wird eine Entschädigung für die Vorrichtungen zum Senken und Wiederaufrichten der Maste, beziehungsweise der Kamine, aus der Preussischen Staatskasse gewährt werden.

Art. 2. Eine Entschädigung wird ferner denjenigen, zur Fahrt auf dem Rheine dermalen schon berechtigten Schiffseigenthümern gewährt werden, auf deren Schiffen eine Einrichtung zum Senken und Wiederaufrichten der Maste zwar schon vorhanden ist, welche aber durch die Errichtung einer festen Brücke bei Wesel veranlasst werden, diese Einrichtung abzuändern oder zu vervollständigen, vorausgesetzt, dass sie mit dem betreffenden Schiffe bereits bisher oder längstens bis zum 1 Juni 1872 den Rhein an der Brückenstelle bei Wesel vorüber befahren haben.

Eine Veranlassung zur Aenderung oder Vervollständigung der bestehenden Einrichtung soll dann als vorhanden angenommen werden, wenn dieselbe zum Gebrauch für den Durchgang durch die feste Brücke bei Wesel ungenügend ist.

Ausgeschlossen von dem Anspruche auf Entschädigung sind alle Schiffe, für welche auf Grund der vorbezeichneten, die Erbauung stehender Brücken betreffenden Conventionen eine Entschädigung gewährt ist, oder gewährt werden wird, sowie ferner alle Schiffe, welche vor ihrer Anmeldung (Artikel 6) eine der zunächst unterhalb oder oberhalb der Brückenbaustelle belegenen festen Brücken passirt haben.

Art. 3. Die nach den vorstehenden Bestimmungen (Artikel 1 und 2) zu gewährende Entschädigung gilt zugleich

für das Stillliegen des Schiffes während der zum Anbringen der Vorrichtungen erforderlichen Zeit;

für die etwaige Erschwerung des Dienstes auf dem Schiffe;

für die eventuelle Beschränkung des nutzbaren Laderaums;

endlich für alle sonstigen Anschaffungen und Anordnungen, welche in Folge der zu treffenden Vorrichtungen für einzelne Fahrzeuge nothwendig werden können.

Schiffe, welche an sich zur Entschädigung zuzulassen, aber erst nach dem zu Art. 1 und 2 bestimmten äussersten Termine an der Brückenstelle bei Wesel vorüber gefahren sind, dessgleichen Schiffe, bei welchen wegen Alters oder Schadhaftigkeit die Vorrichtung zum Senken und Heben nicht mehr ausgeführt werden kann; endlich alle vom Tage der Inkraftsetzung gegenwärtiger Uebereinkunft ab neu zu erbauenden Schiffe haben keinen Anspruch auf Entschädigung.

Art. 4. Im Einverständniss mit sämmtlichen Rheinuferstaaten wird die nach Inhalt des Artikels 1 zu leistende Entschädigung in Bausch und Bogen nach Mass-

gabe der Tragfähigkeit der Schiffe auf feste Geldsätze festgestellt und ein für allemal wie folgt gewährt:

A. *Bei Dampfschiffen:*

1) Für Dampfschlepper von mehr als zweihundert Pferdekraft mit ..... 350 Thlr.
2) Für kleinere Dampfschlepper und grosse Personenboote mit ..... 250 „
3) Für kleinere Dampfboote, soferne sie überhaupt einer Vorrichtung zum Senken der Kamine bei ihrer Durchfahrt durch die Brücke bedürfen ..... 100 „

B. *Bei Segelschiffen:*

1) Für Schiffe von 10,000 Ctr. und mehr mit ..... 950 Thlr.
2) Für Schiffe im Mittel.
von 10,000 Ctr. bis 8000 Ctr. mit 950—750 Thlr. = 850 Thlr.
3) „ 8000 „ „ 6000 „ „ 750—550 „ = 650 „
4) „ 6000 „ „ 4000 „ „ 550—350 „ = 350 „
5) „ 4000 „ „ 3000 „ „ 350—250 „ = 400 „
6) „ 3000 „ „ 1500 „ „ 250—150 „ = 200 „
7) „ 1500 „ „ 800 „ „ 150— 30 „ = 90 „
8) „ 800 „ „ und weniger Tragfähigkeit ..... 25 „

Der Centner wird zu 50 Kilogrammen berechnet. Für Schiffe, deren Tragfähigkeit in die angegebenen Grenzen hineinfällt, ist nach Massgabe dieser Scala die Entschädigung verhältnissmässig auszumitteln.

Die Feststellung des Entschädigungsbetrages für jedes einzelne Schiff erfolgt durch das Königlich Preussische Eisenbahn-Commissariat zu Coblenz endgültig unter Ausschluss jedes Recurses.

Art. 5. Der Betrag der nach den Bestimmungen unter Artikel 2 zu gewährenden Entschädigung soll nach Massgabe der besonderen Beschaffenheit der auf dem einzelnen Schiffe bereits vorhandenen und nur abzuändernden oder zu ergänzenden Einrichtung in jedem einzelnen Falle festgestellt werden, zu welchem Behufe das Schiff in den Hafen zu Wesel oder an's dortige Ufer zur Besichtigung zu stellen ist. Bei dieser Feststellung soll der Gesichtspunkt leitend sein, dass die nöthige Abänderung oder Ergänzung in genügender, aber am wenigsten kostspieliger Weise auszuführen ist; und es soll in keinem Falle bei Schiffen von mehr als 4000 Centnern Tragfähigkeit ein höherer Betrag als zwei Drittheile und bei Schiffen von 4000 Centnern Tragfähigkeit und darunter ein höherer Betrag als drei Viertheile desjenigen Betrags festgestellt werden, welchen der Schiffseigenthümer, zufolge der Bestimmung unter Artikel 4, dann anzusprechen haben würde, wenn sein Schiff mit Einrichtungen zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken gar nicht versehen wäre.

Die Feststellung dieses Entschädigungsbetrags geschieht endgültig unter Ausschluss jedes Recurses durch Sachverständige, von welchen die Direction der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft den einen, der betheiligte Schiffer den anderen, beide Sachverständigen aber mit einander den Obman wählen. Können sich die Sachverständigen über den Obmann nicht einigen, so bezeichnet die Han-

delskammer zu Wesel drei weitere Sachverständige, von welchen der Sachverständige jeder Partei einen streicht. Der Uebrigbleibende ist Obmann.

Art. 6. Die Schiffseigenthümer, welchen nach den vorstehenden Bestimmungen ein Entschädigungsanspruch zusteht, haben denselben nach der amtlichen Aufforderung, welche die Regierungen der Rheinuferstaaten in ihren Gebieten erlassen werden, spätestens bis zum 1 September 1872, bei Verlust ihres Anrechts, bei dem Königlich Preussischen Eisenbahn-Commissariat in Coblenz anzumelden. Diese Anmeldung muss von der Vorlage des Schiffs-Attestes und des Nachweises über die Tragfähigkeit des Schiffes begleitet sein. Dieselben haben ferner durch eine Bescheinigung des Königlichen Wasserbau-Inspectors zu Rees nachzuweisen, dass sie mit dem in dem Schiffs-Attest bezeichneten Schiffe einmal, und spätestens bis zum 1. Juni 1872, auf dem Rhein an der Brückenstelle bei Wesel vorübergefahren sind, zu welchem Ende sie die Vermittelung des Brückenmeisters der Schiffbrücke zu Wesel in Anspruch nehmen können.

Das Eisenbahn-Commissariat zu Coblenz wird den Schiffseigenthümern über die erfolgte Anmeldung eine Beurkundung mit der Zusage ertheilen, dass, wenn die nachstehend bezeichneten Bedingungen von ihnen erfüllt sein werden, die Schiffseigenthümer auf den im Falle der Art. 1 und 4 der Summe nach genau zu bezeichnenden, im Falle der Art. 2 und 5 aber auf den durch die Entscheidung der Sachverständigen festzusetzenden Entschädigungsbetrag Anspruch haben.

Nach Feststellung des Entschädigungsbetrages haben die Schiffseigenthümer die zum Senken und Heben der Maste und Kamine nöthigen Vorrichtungen anfertigen, beziehungsweise abändern und vervollständigen zu lassen und mit den so hergerichteten Schiffen die stehende Brücke bei Wesel spätestens ein Jahr nach deren Vollendung zu passiren.

Schiffe, für welche eine Entschädigung auf Grund der Bestimmungen unter Art. 2 und 5 zugesagt ist, sind innerhalb der gleichen Frist im Hafen zu Wesel zur Besichtigung zu stellen, und es ist der Nachweis zu liefern, dass eine der Feststellung der Sachverständigen entsprechende Abänderung oder Vervollständigung seit dieser Feststellung wirklich stattgefunden hat.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen, worüber ein Zeugniss des Königlichen Wasserbau-Inspectors zu Rees beizubringen ist, wird den Schiffseigenthümern der Betrag der Entschädigung auf Anweisung des Königlich Preussischen Eisenbahn-Commissariats zu Coblenz von der Regierungs-Hauptkasse zu Düsseldorf ausbezahlt werden. Die Zahlung erfolgt an den Schiffseigenthümer, oder an dessen gehörig legitimirten Bevollmächtigten.

Art. 7. Sobald die Durchfahrt der Schiffe mit stehenden Masten durch die feste Brücke bei Wesel nicht mehr thunlich sein wird, wird die Preussische Regierung bei eintretendem Bedürfnisse Krahnen zum Heben und Senken der Masten oberhalb und unterhalb der Brücke für die Dauer eines Jahres errichten lassen. Die Schiffer haben für die Benutzung dieser Hülfsanstalten keinerlei Gebühren zu entrichten.

Art. 8. Die Königlich Preussische Regierung macht sich anheischig, dafür zu sorgen, dass während des Brückenbaues der Verkehr mit Schiffen und Flossen auf dem Rhein an der Brückenstelle nicht unterbrochen und möglichst wenig gestört werde, und dass auch die Gewährung der zum Passiren der Brückenstelle etwa erforderlichen Hülfsmittel unentgeltlich erfolge. Zu diesem Behufe sind zwei Dampfboote jederzeit bereit zu halten und die Führer der Segelschiffe und Flosse sind ver-

pflichtet, sich mittelst der gedachten Boote durchführen zu lassen. Die Segelschiffe müssen, wenn sie nicht sofort befördert werden können, vor den hundert Ruthen oberhalb und unterhalb der Brückenbaustelle anzubringenden Warnungstafeln vor Anker gehen. Den Flossen müssen auf Ankündigung der vorausgehenden Wahrschauer die Dampfboote sofort entgegenfahren.

Art. 9. Wegen Gewährung der in den Art. 7 und 8 der Uebereinkunft bezeichneten Hülfsmittel zum Passiren der Brückenbaustelle haben sich die betheiligten Schiffer an die Brückenbauverwaltung auf der Baustelle bei Wesel zu wenden.

Die übrigen Bevollmächtigten erkennen an, dass Preussen durch die vorstehend übernommenen und von ihnen hiermit acceptirten Leistungen denjenigen Forderungen genügt, welche in Beziehung auf die Anlage der festen Brücke bei Wesel im Interesse der freien Schifffahrt auf dem Rheine aus den die Rheinschifffahrt betreffenden völkerrechtlichen Verträgen hergeleitet werden können.

BESCHLUSS.

1) Die Central-Commission constatirt, dass dem Baue der festen Brücke über den Rhein bei Wesel vom Standpunkte der Schifffahrt aus ein Hinderniss nicht entgegensteht.

2) Die sämmtlichen Bevollmächtigten werden ersucht, die Veröffentlichung des gegenwärtigen Uebereinkommens bei ihren resp. Regierungen in Antrag zu bringen und über die geschehene Veröffentlichung sich gegenseitig im Correspondenzwege Mittheilung zu machen.

385. **12 Februar 1872,** BAYRISCH-HESSISCH-PREUSSISCHE GEBÜHRENORDNUNG FÜR DIE GEMEINSCHAFTLICHE SCHIFFSEICHANSTALT IN MAINZ. Sammlung 1889 S. 154.

386. **27 Juni 1872,** ELSASS-LOTHRINGSCHE KONZESSION FÜR DEN BETRIEB DER TAUSCHLEPPSCHIFFAHRT MITTELS DAMPFKRAFT AUF DER RHEINSTRECKE LAUTERBURG—STRASSBURG—KEHL FÜR DIE FIRMA „ZENTRALAKTIEN-GESELLSCHAFT FÜR TAUEREI IN CÖLN". A. Bl. f. Ober-Elsass 1872 Nr. 36 S. 227.

387. **30 November 1872,** BADISCHE BRÜCKENORDNUNG. Badisches Vgl. G. u. V. Bl. 1874 S. 442.

388. **18/19 Dezember 1872,** BADISCH-ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEI-VERORDNUNG BETR. DEN VERKEHR ÜBER DIE SCHIFFBRÜCKE BEI HÜNINGEN, DEN DURCHLASS VON SCHIFFEN UND FLÖSSEN DURCH DIESELBE UND DEN FLOSSVERKEHR OBERHALB DERSELBEN. Badisches G. u. V. Bl. 1873 S. 2, A. Bl. f. Ober-Elsass 1872 Nr. 56 S. 353.

389. **21 Dezember 1872,** ELSASS-LOTHRINGSCHE MIT BADEN VEREINBARTE BRÜCKENORDNUNG FÜR DIE RHEIN-SCHIFFBRÜCKE BEI KEHL. A. Bl. f. Unter-Elsass 1872 Nr. 50 S. 291.

390. **26 Februar 1873,** HESSISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DAS LAGERN UND BAUEN VON FLÖSSEN AM RECHTEN RHEINUFER UNTERHALB DER MÜNDUNG DES MAINS. Sammlung 1889 S. 363, Reg. Bl. 1873 Nr. 15 S. 104.

391. **12 Mai 1873,** ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEI-VERORDNUNG BETR. DEN VERKEHR ÜBER DIE RHEINSCHIFF-BRÜCKEN BEI RHEINAU UND GERSTHEIM SOWIE DEN DURCHLASS DES SCHIFF- UND FLOSSVERKEHRS DURCH DIESELBEN. A. Bl. f. Unter-Elsass 1873 Nr. 18 S. 85.

392. 31 Juli 1873, BADISCHE BRÜCKENORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN. Sammlung 1889 S. 304, G. u. V. Bl. 1873 Nr. XVII S. 148, vgl. Nr. 393, 394 u. 397.

393. 4 August 1873, ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEI-VERORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN BETR. DEN VERKEHR ÜBER DIE RHEINSCHIFFBRÜCKEN BEI RHEINAU—KAPPEL, GERSTHEIM—OTTENHEIM, SCHÖNAU—WEISWEIL, MARKOLSHEIM—SASBACH, SOWIE ÜBER DEN DURCHLASS DES SCHIFF- UND FLOSSVERKEHRS DURCH DIESELBEN. A. Bl. f. Unter-Elsass 1873 Nr. 27 S. 146, Vgl. Nr. 392.

394. 8 September 1873, ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEI-VERORDNUNG IM EINVERSTÄNDNISS MIT BADEN BETR. DEN VERKEHR ÜBER DIE RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI SELZ—PLITTERSDORF UND DEN DURCHLASS DES SCHIFF- UND FLOSSVERKEHRS DURCH DIESELBE. A. Bl. f. Unter-Elsass Nr. 31 S. 165, vgl. Nr. 392.

395. 8 Oktober 1873, BEKANNTMACHUNG DES K. PREUSSISCHEN OBERPRÄSIDENTEN DER RHEINPROVINZ BETR. DAS ANKERN UND LAGERN DER FLÖSSE AM LINKEN RHEINUFER BEI COBLENZ. Sammlung 1889 S. 365, A. Bl. Coblenz 1873 Nr. 43 S. 307.

396. 16 Oktober 1873, POLIZEI-VERORDNUNG DER K. PREUSSISCHEN POLIZEIDIREKTION ZU COBLENZ BETR. DAS ANKERN UND LAGERN DER FLÖSSE AM LINKEN RHEINUFER BEI COBLENZ. Sammlung 1889 S. 365.

397. 22 Oktober 1873, ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEI-VERORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN BETR. DEN VERKEHR ÜBER DIE SCHIFFBRÜCKE BEI NEUENBURG–EICHWALD UND DEN DURCHLASS VON SCHIFFEN UND FLÖSSEN DURCH DIESELBE. A. Bl. f. Ober-Elsass Nr. 39 S. 229. Vgl. Nr. 392.

398. 26 Dezember 1873, ELSASS-LOTHRINGSCHES ETATSGESETZ, § 6 SCHAFFT DIE ERHEBUNG VON BRÜCKENGELD BEI DEN GEMEINSCHAFTLICH VON ELSASS-LOTHRINGEN UND BADEN ZU UNTERHALTENDEN RHEINBRÜCKEN AB. Ges. Bl. 1873 Nr. 38 S. 443.

399. 30 Januar 1874, BADISCHE BRÜCKENORDNUNG FÜR DIE EISENBAHNSCHIFFBRÜCKE BEI SPEYER. Sammlung 1889 S. 312, G. u. V. Bl. 1874 Nr. XI S. 117.

400. 27 Mai 1874, PREUSSISCHE POLIZEI-VERORDNUNG FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI CÖLN. Sammlung 1889 S. 327, A. Bl. Cöln 1874, Stück 22 S. 112.

401. 20 Juli und 10 August 1874, ELSASS-LOTHRINGSCHE GLEICHLAUTENDE VERORDNUNGEN BETR. DEN VOLLZUG DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE. Sammlung 1889 S. 67 und 69, A. Bl. f. Ober-Elsass 1874 Nr. 29 S. 193, A. Bl. f. Unter-Elsass 1874 Nr. 27 S. 194.

I. *In Betreff der Rheinschiffer-Patente.*

§ 1. Wer das im Artikel 15 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 vorgeschriebene Patent über die Befugnis zum selbstständigen Betriebe des Gewerbes als Rheinschiffer erwerben will, muss nachweisen, dass er eine Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe von mindestens 4 Jahren durchgemacht und davon wenigstens 2 Jahre auf Schiffen zugebracht hat, welche den Rhein entweder in der ganzen Länge oder doch in derjenigen Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird. Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampf-

schiffen haben ausserdem ein Zeugnis darüber vorzulegen, dass sie von den erwähnten vier Jahren wenigstens ein Jahr die Dampfschiffahrt praktisch erlernt haben.

§ 2. Der in § 1 erforderliche Nachweis ist durch ein Zeugnis derjenigen patentierten Rheinschiffer zu führen, bei welchen der Bewerber gelernt oder in Dienst gestanden hat.

Kann deren Zeugnis nicht mehr beigebracht werden, so genügt ein Zeugnis von zwei anderen patentierten Rheinschiffern, welchen zuverlässig bekannt ist, dass der Bewerber auch die vorgeschriebene Zeit als Rheinschiffer gedient und die Rheinschiffahrt erlernt hat. Für ständige Schiffer der Rheinbauverwaltung werden diese Atteste unter Genehmigung der betreffenden Wasserbaubezirks-Ingenieure von den Dammeistern ausgestellt.

Das Zeugnis muss angeben, ob der Bewerber bei der Befahrung des Rheins die Führung des Ruders mitbesorgt hat.

Die Zeugnisse müssen von einem öffentlichen Beamten beglaubigt sein.

§ 3. Das Gesuch um Erteilung eines Schifferpatentes ist nebst den im § 2 bezeichneten Zeugnissen einem Signalement der Person des Bewerbers und den im § 8 genannten Dienstbuche desselben dem Rheinschiffahrtsinspektor des I. Bezirks zu überreichen.

In dem Gesuche ist die Strecke des Rheinstromes zu bezeichnen, für welchen das Patent nachgesucht wird.

Der Rheinschiffahrtsinspektor hat den Antrag nach eigenem Wissen oder eingezogenen Erkundigungen zu prüfen und mit seiner gutachtlichen Äusserung dem Bezirkspräsidenten zu übergeben.

§ 4. Sind die Bedingungen erfüllt, so wird das Patent von dem Bezirkspräsidenten nach beiliegendem Muster (Formular 1) ausgefertigt und dem Bewerber nach Beifügung dessen eigenhändiger, ausser dem Familiennamen auch die Vornamen enthaltender Unterschrift ausgehändigt.

Vor der Erteilung jedes Schifferpatents ist dem Rheinschiffahrtsinspektor des I. Bezirkes behufs der Eintragung in das Schifferverzeichnis vom Bezirkspräsidenten Mitteilung zu machen.

§ 5. Die im Artikel 18 der revidierten Rheinschiffahrtsakte erwähnten Bescheinigungen für Schiffer der Nebenflüsse des Rheins, welche den Rhein befahren wollen, sind ebenfalls nach Massgabe der Bestimmungen unter §§ 3 und 4 nachzusuchen und zu ertheilen.

§ 6. Die Einziehung der Schifferpatente sowie der im § 5 erwähnten Bescheinigungen, insbesondere auch in dem durch Artikel 19 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vorgesehenen Falle, steht, soweit sie nicht durch richterlichen Ausspruch geschieht, dem Bezirkspräsidenten zu.

Von jeder Einziehung eines Schifferpatentes ist dem Rheinschiffahrtsinspektor zum Streichen in der Schifferliste Nachricht zu geben.

II. *In Betreff der Dienstbücher der Schiffsmannschaften.*

§ 7. Wer auf einem Rheinschiffe oder auf einem den Rhein befahrenden Schiffe eines Nebenflusses des Rheins als Lehrling, Schiffsjunge, Schiffsgeselle, Schiffsgehilfe, Schiffsknecht, Heizer, Matrose, Bootsmann oder Steuermann in ein festes Dienstverhältnis tritt, muss mit einem Dienstbuch versehen sein.

Die Rheinschifferpatente besitzenden Steuerleute bedürfen eines solchen Dienstbuches nicht.

§ 8. Die Dienstbücher werden nach anliegendem Formular II durch den Bezirkspräsidenten ausgefertigt.

Die Ausstellung des Dienstbuches ist bei dem Bürgermeisteramte der Heimatsbehörde nachzusuchen.

Über die ausgestellten Dienstbücher ist von dem Bezirkspräsidenten eine Tabelle (Formular III) zu führen.

§ 9. Es ist dem Inhaber des Dienstbuches untersagt, in demselben auch ohne die Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Eintragungen und Änderungen irgend einer Art vorzunehmen. Auch die durch Fahrlässigkeit herbeigeführte Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit des Buches ist polizeilich strafbar.

§ 10. Den Schiffern ist verboten, eine der im § 7 erwähnten Personen, welche nicht vorschriftsgemäsz mit einem Dienstbuch versehen ist, in den Dienst zu nehmen.

§ 11. Jeder Schiffseigenthümer oder Schiffsführer ist verbunden, in dem Dienstbuche des aus seinem Dienste tretenden Dienstmannes ein gewissenhaftes Zeugnis über dessen Betragen mit Angabe des Entlassungsgrundes zu vermerken.

Bei den ständigen Schiffern der Rheinbauverwaltung wird dieses Zeugnis unter Genehmigung der betreffenden Wasserbaubezirks-Ingenieure durch die Dammeister ausgestellt.

Ein solcher Vermerk kann auch durch jede Polizeibehörde eines Hafens am Rhein oder an einem Nebenflusse desselben gemacht werden.

§ 12. Beschwerden wegen des von dem Schiffer erteilten oder verweigerten Zeugnisses werden durch die Polizeibehörde erledigt, welche das Ergebnis auf dem Dienstbuche vermerkt.

§ 13. Wer wegen Fälschung des Dienstbuches oder wegen eines damit verübten Betruges oder zur Täuschung der Behörden getriebenen Missbrauchs gerichtlich oder polizeilich bestraft wurde, dem ist das Dienstbuch abzunehmen.

Die Polizeibehörde entscheidet nach den Umständen, ob einem solchen das Dienstbuch gänzlich entzogen oder etwa nach Ablauf einer bestimmten Frist wieder erteilt werden kann.

§ 14. Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung. Auch gelten diese einstweilen nicht für die Bemannung niederländischer Rheinschiffe.

III. *In Betreff der Untersuchung der Rheinschiffe.*

a) *Allgemeine Bestimmungen.*

§ 15. Das Gesuch um Ausstellung der Bescheinigung über die Tauglichkeit und genügende Ausrüstung eines zur Rheinschiffahrt bestimmten Schiffes (Schiffsattest) ist unter Beifügung der erforderlichen Angaben über das Schiff (§ 20 bezw. 26) an den Bezirkspräsidenten zu richten.

Ein Schiffsattest ist erforderlich für jedes Dampfschiff, welches auf dem Rheine zur Beförderung von Personen oder Sachen bestimmt ist oder als Schleppschiff dienen soll, sowie für jedes andere Rheinschiff von 300 Centnern Tragfähigkeit oder mehr.

§ 16. Der Bezirkspräsident veranlasst unter Mitteilung des Gesuches und der etwaigen Beilagen die betreffende Kommission (§ 21 bezw. 27) zur Vornahme der Untersuchung des Schiffes.

§ 17. Nach vorgenommener Untersuchung erstattet die Kommission ihr Gutachten schriftlich, bezeichnet darin die Verbesserungen und Vervollkommnungen am Schiffe, welche sie für nothwendig hält, auch die höchste zulässige Einsenkungstiefe des Schiffes, welche an diesem selbst mittelst eiserner Klammern von 5 Centimeter Länge und 2 Centimeter Breite mindestens an zwei Stellen vorn und hinten bezeichnen zu lassen ist und übergibt dieses Gutachten unter Rückanschluss der erhaltenen Aktenstücke dem Bezirkspräsidenten.

§ 18. Der Bezirkspräsident eröffnet die erhobenen Anstände dem Eigentümer oder Führer des Schiffes, um die erforderlichen Verbesserungen und Vervollständigungen am Schiffe vorzunehmen.

Sind von der Kommission keie Anstände erhoben oder sind die erhobenen Anstände beseitigt worden, so fertigt der Bezirkspräsident das Schiffsattest unter Beifügung des Namens und der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe des Schiffes aus, und gibt sowohl der Untersuchungskommission als dem Rheinschiffahrtsinspektor des ersten Bezirks Nachricht.

§ 19. Die Eigentümer der Schiffe haben diese auf eigene Kosten an den zur Untersuchung bestimmten Platz zu schaffen, auch für die Hilfeleistung bei der Prüfung der Schiffe und Zubehör zu sorgen.

b) *Besondere Bestimmungen rücksichtlich der Dampfschiffe.*

§ 20. Das Gesuch muss enthalten:

1) Die Angabe der Länge, Breite und Tiefe des Schiffskörpers im Metermasse, sowie eine vollständige Beschreibung und Zeichnung der Maschine und des Kessels, woraus insbesondere alle wesentlichen Dimensionen des letzteren zu ersehen sind;

2) die Angabe der für den Gebrauch der Maschine beabsichtigten Dampfspannung;

3) die Angabe der Zeit und des Ortes der Erbauung des Schiffes, des Dampfkessels und der Maschine;

4) die Angabe der höchsten nach der Ansicht des Eigentümers oder Führers des Schiffes zulässigen Einsenkungstiefe. Bei dem Begehren um wiederholte Prüfung desselben Schiffes im gleichen Amtsbezirke genügt die Berufung auf die frühere Vorlage und die Angabe aller wesentlichen Veränderungen, welche etwa am Schiffe, dem Kessel oder der Maschine seit der letzten Prüfung vorgenommen worden sind.

§ 21. Die Untersuchungskommission besteht aus dem Wasserbaubezirksingenieur in Strassburg bezw. Breisach oder Mülhausen als Vorstand, einem von dem Herrn Oberpräsidenten zu bestimmenden Dammeister, einem Schiffsbaukundigen, einem Maschinenbaukundigen und einem im Führen von Dampfschiffen praktisch erfahrenen Mann.

Die drei letzterwähnten Mitglieder der Kommission werden vom Bezirkspräsidenten ernannt.

§ 22. Die Kommission hat rücksichtlich der Tüchtigkeit des Dampfschiffes zu untersuchen und zu begutachten:

a) ob der Kessel hinsichtlich seiner Konstruktion und des verwendeten Material

so beschaffen ist, dass er dem Dampfdruck gehörig Widerstand zu leisten vermag, was auch durch hydraulischen Druck und zwar bei Kesseln, welche für eine Dampfspannung von nicht mehr als fünf Atmosphären Ueberdruck bestimmt sind, mit dem zweifachen Betrage des beabsichtigten Ueberdruckes, bei allen übrigen Dampfkesseln mit einem Drucke, welche den beabsichtigten Ueberdruck um fünf Atmosphären übersteigt, zu prüfen; ob insbesondere bei Kesseln mit flachen Wänden diese gut untereinander verbunden sind, ob die Deckflächen der Heizkammer und Luftzüge Verstärkungen durch Winkeleisen oder auf andere zweckmässige Art haben;

b) ob die Einrichtungen, welche zur Beobachtung der Dampfspannung und des Wasserstandes sowie auch jene welche zur Verhütung einer zu grossen Dampfspannung und zum Anlassen des Dampfes dienen, in gutem Stande sich befinden, ob insbesondere jeder Kessel versehen sei:

1) mit zwei unter sich in keinerlei Verbindung stehenden Wasserstands-Glasröhren zur Beobachtung des Wasserstandes im Kessel und etwa auch mit Wasserstandshähnen;

2) mit zwei zuverlässigen Manometern, von denen das eine im Gesichtskreise des Kesselwärters, das andere auf dem Verdecke an einer für die Beobachtung bequemen Stelle sich befindet;

3) mit mindestens zwei zuverlässigen Sicherheitsventilen, wovon das eine verschlossen (für den Maschinisten unzugänglich eine solche Stellung einnimmt, dass die vorgeschriebene Belastung vom Verdeck aus mit Leichtigkeit untersucht werden kann) und so eingerichtet ist, dass aller überschüssige Dampf entweicht, sobald derselbe das für den Gebrauch bestimmte Maximum der Spannung erreicht hat das andere aber in keinem Falle stärker belastet sein darf, als das verschlossene Ventil;

4) mit einer Handpumpe um den Kessel, wenn die Maschine nicht arbeitet, oder wenn die Speisepumpen den Dienst versagen, mit Wasser füllen zu können;

c) ob die Maschine in ihrem Bau, in ihrer Aufstellung und insbesondere auch in der Verbindung mit dem Schiffe diejenige Festigkeit besitzt, welche für eine andauernd sichere Tätigkeit derselben notwendig ist;

d) ob das Schiff sowohl was die Stärke der Wandungen und die Längenverstärkungen des Schiffsbodens betrifft, dauerhaft gebaut, ob der Maschinenraum von den Kajüten durch Scheidewände aus Eisenblech getrennt ist, und ob die Geländer (insbesondere da, wo ein- und ausgestiegen wird) und die Treppen die erforderliche Sicherheit gewähren, ferner ob die Treppen am Radkasten und die Türen zu den Rädern fest und sicher sind, ob die Oeffnungen im Deck über der Maschine mit Vorrichtungen gegen das Hineinfallen versehen und so bedeckt sind, dass niemand von den Maschinenteilen erfasst werden kann;

e) welche höchste Einsenkungstiefe des Schiffes zulässig ist.

§ 23. Die Untersuchung hat sich weiter darauf zu erstrecken, ob das Dampfschiff versehen ist:

a) mit den nötigen zum Auswerfen bereitliegenden Ankern nebst Zubehör, auch mit einem Notsteuer;

b) mit den vorgeschriebenen Laternen und Flaggen, auch mit einer Schiffsglocke;

c) mit einem guten Fernrohre und zwei Sprachrohren, wovon das eine in der Nähe des Steuerstuhles aufbewahrt ist;

d) mit einer Klingel in der Maschinenkammer, deren Zug mit dem Steuerstuhle

in Verbindung steht, oder mit einer anderen geeigneten Vorrichtung, wodurch der Steuermann dem Maschinisten verabredete Zeichen geben kann;

e) mit wenigstens einer Pumpe nebst Wasserschläuchen und mindestens 6 Feuereimern;

f) mit einem ausgerüsteten an zweckmässiger Stelle angebrachten Boote von entsprechender Grösse;

g) mit einer Rettungsleine nebst Korkplatte;

h) mit einer Rettungskiste, welche die sonst notwendigen Rettungsmittel enthält;

i) mit den erforderlichen Legbrettern zum sicheren Ein- und Aussteigen.

§ 24. Die Eigentümer der Dampfschiffe sind verbunden, auf Verlangen der Kommission eine Probefahrt vorzunehmen und hierbei, sowie, wenn die Prüfung bei einer gewöhnlichen Fahrt geschieht, die Kommissionsmitglieder fahrtaxfrei an Bord zu nehmen.

§ 25. Die Eigentümer der Dampfschiffe sind verbunden, jährlich die Dampfkessel durch Sachverständige untersuchen, die etwa nötigen Verbesserungen vornehmen, auch Bescheinigung über die stattgehabte Untersuchung sich ausstellen zu lassen.

Diese Bescheinigung ist auf Verlangen der Polizei vorzuweisen.

Die Eigentümer der Dampfschiffe sind ferner verpflichtet, als Heizer und Maschinisten nur zuverlässige sachkundige Männer zu verwenden.

c) *Besondere Bestimmungen rücksichtlich anderer Rheinschiffe.*

§ 26. Das Gesuch muss enthalten:

1) Die Angabe der Länge, Breite und Tiefe des Schiffskörpers im Metermasse;

2) die Angabe der Zeit und des Ortes der Erbauung des Schiffes;

3) die Angabe der nach Ansicht des Eigentümers des Schiffes höchsten zulässigen Einsenkungstiefe;

4) die Angabe, ob das Schiff zur Befahrung des ganzen Rheines oder nur einer gewissen Strecke und welcher, ferner zum Transporte von Gütern jeder Art oder nur von einer gewissen Gattung und welcher, bestimmt ist. Bei dem Begehren um wiederholte Prüfung desselben Schiffes in gleichem Bezirke sind weiter alle wesentlichen Veränderungen, insbesondere jede Erneuerung von Inhölzern oder Rippen des Schiffes anzugeben, welche seit der letzten Prüfung vorgenommen worden sind.

§ 27. Die Untersuchungskommission besteht aus dem vom Herrn Oberpräsidenten zu ernennenden Dammeister und einem vom Bezirkspräsidenten zu ernennen den Schiffsbaukundigen, sowie einem Schiffahrtskundigen.

Handelt es sich um Untersuchung eiserner Schiffe, so muss ein Mitglied der Kommission mit dem Bau eiserner Schiffe aus eigener Erfahrung bekannt sein oder mindestens die Qualifikation eines Maschinenbauers oder Maschinisten besitzen.

Die Kommisson hat über die vorgenommenen Schiffsuntersuchungen ein Journal zu führen, worin der Name des Schiffes, seines Eigentümers, der Betrag der Ladungsfähigkeit des Schiffes, der Tag der vorgenommen Untersuchung und das Resultat derselben, ferner Tag und Nummer des vom Bezirkspräsidenten ausgefertigten Schiffsattestes eingetragen sein muss.

§ 28. Die Kommission hat zu untersuchen und zu begutachten:

a) ob das Schiff für die Rheinstrecke und die Gattung von Gütern für welche es

bestimmt ist, dauerhaft gebaut, gut kalfatert und mit allem nötigen Takelwerke und Schiffsgeräte versehen, auch zur Aufnahme der Schiffsmannschaft und zur Aufbewahrung der zu befördernden Güter angemessen eingerichtet, auch

b) welche höchste Einsenkungstiefe des Schiffes zulässig ist.

§ 29. Die Kommisson hat sich auch der Untersuchung von Schiffen, welche aus Nebenflüssen den Rhein befahren, zu unterziehen, sofern nicht an den Nebenflüssen besondere Untersuchungskommissionen bestehen.

Strassburg, den 20. Juli 1874.

FORMULAR I. *Rheinschiffer-Patent.*

Nachdem der N. N. (Vor- und Familiennamen) ..... Jahre alt, Sohn des N. N. (Vor- und Familiennamen des Vaters) zu N. N. im Amtsbezirke N. N. wohnhaft, nachgewiesen hat, dass er die erforderliche Befähigung zum Betriebe der Rheinschiffahrt besitzt, so wird demselben hierdurch die Befugnis zur Führung

eines Segelschiffes
eines Dampfschiffes

auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer, für die Strecke des Rheinstromes von N. N. bis N. N. erteilt.

Gegeben.....

(L. S.) Der Bezirkspräsident.

Signalement des Patentinhabers.

FORMULAR II. Seite I.

Elsass-Lothringen.
Dienstbuch,

enthaltend ..... paginierte Seiten,

für

den jenseits signalisirten Schiffs .....
.....
von .....
ausgefertigt zu..... den ..... 18..

Der Bezirkspräsident.

Anmerkung.

Das Dienstbuch darf nur von dem Beamten oder dessen Stellvertreter unterzeichnet werden.

In der Regel, und wenn nicht gesetzliche Gründe eine Beschränkung erheischen, wird das Dienstbuch auf unbestimmte Zeit ausgefertigt.

Ist der Inhaber wehrpflichtig, wird beigefugt: „Gültig für's Inland" (oder In- und Ausland) bis ....., wo Inhaber zur Erfüllung der Wehrpflicht nach Hause zurückzukehren hat.

Preis mit Einband, Futteral und Stempel .....

Seite 2.

Beschreibung der Person des Inhabers.

Alter etc.

Seite 3 und 4.

Bemerkungen.

Seite 5 und folgende.
Nachweisungen über den Dienst-Ein- und Austritt.

FORMULAR III. *Tabelle*
über die an Angehörige des Bezirks..... ausgestellten Dienstbücher.

Lfd. No.	Vor- und Zuname.	Heimatsort.	Stand.	Tag und Nummer der Ausstellung des Dienstbuches.	Gültig auf wie lange und wohin.	Personalbeschreibung des Inhabers.	Bemerkungen.

402. 6 September 1874, VERTRAG ZWISCHEN DEN RHEINUFERSTAATEN BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI GERMERSHEIM. Lagemans Nr. 567.

Art. 1. Den Eigenthümern von Segel- und Dampfschiffen, welche nicht entweder schon jetzt zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken eingerichtet sind, oder eine Entschädigung für die Ausführung solcher Einrichtungen auf Grund einer der bis jetzt in Betreff des Baues fester Brücken über den Rhein und dessen conventionnelle Nebengewässer geschlossenen Verträge, erhalten haben, resp. erhalten werden, und welche bisher oder doch längstens bis zum 1 Mai 1875 den Strom an der Brückenstelle bei Germersheim vorüber befahren haben, wird eine Entschädigung für die Vorrichtungen zum Senken und Wiederaufrichten der Maste, beziehungsweise der Kamine, von der Kön. Bayerischen Regierung gewährt werden.

Art. 2. Eine Entschädigung wird ferner denjenigen, zur Fahrt auf dem Rheine dermalen schon berechtigten Schiffs-Eigenthümern gewährt werden, auf deren Schiffen eine Einrichtung zum Senken und Wiederaufrichten der Maste zwar schon vorhanden ist, welche aber durch die Errichtung einer festen Brücke bei Germersheim veranlasst werden,

Art. 1. Il sera payé par le Gouvernement de Bavière une indemnité aux propriétaires de bateaux à voiles ou à vapeur pour la construction des appareils à baisser et à relever les mâts et les cheminées. Il est entendu que cette indemnité ne sera payée qu'aux propriétaires de bateaux qui ne sont pas déjà maintenant organisés pour passer sous des ponts fixes à tablier fermé, et qui, pour l'exécution des dits appareils, n'ont encore reçu ni recevront d'indemnité en vertu des conventions conclues relativement à la construction des ponts fixes établis sur le Rhin et sur ses tributaires conventionnels. En outre, les propriétaires en question doivent avoir fréquenté le Rhin à l'endroit où le pont fixe sera construit près de Germersheim ou y passer au plus tard le 1 Mai 1875.

Art. 2. Il sera aussi accordé une indemnité aux bateliers qui déjà maintenant sont autorisés à naviguer sur le Rhin et qui, bien qu'ils soient déjà pourvus d'appareils pour baisser et pour relever les mâts, sont néanmoins obligés, par suite de l'établissement du pont près de Germersheim, de modifier ou d'améliorer ces appareils, pourvu que

diese Einrichtung abzuändern oder zu vervollständigen, vorausgesetzt, dass sie mit dem betreffenden Schiff bereits bisher oder längstens bis zum 1 Mai 1875 den Rhein an der Brückenstelle bei Germersheim vorüber befahren haben.

Eine Veranlassung zur Aenderung oder Vervollständigung der bestehenden Einrichtung soll dann als vorhanden angenommen werden, wenn dieselbe zum Gebrauch für den Durchgang durch die feste Brücke bei Germersheim ungenügend ist.

Ausgeschlossen von dem Anspruch auf Entschädigung sind alle Schiffe, für welche auf Grund der bisherigen Conventionen über die Anlage fester Brücken über den Rhein eine Entschädigung bereits gewährt ist, oder gewährt werden wird, so wie ferner alle Schiffe, welche vor ihrer Anmeldung (Art. 6) die feste Brücke bei Mannheim-Ludwigshafen passirt haben.

Art. 3. Die nach vorstehenden Bestimmungen (Art. 1 und 2) zu gewährende Entschädigung gilt zugleich

für das Stillliegen des Schiffes während der zum Anbringen der Vorrichtung erforderlichen Zeit;

für die etwaige Erschwerung des Dienstes auf dem Schiffe;

für die eventuelle Beschränkung des nutzbaren Laderaums; endlich

für alle sonstigen Anschaffungen und Aenderungen, welche in Folge der zu treffenden Vorrichtungen für einzelne Fahrzeuge nothwendig werden können.

Schiffe, welche an sich zur Entschädigung zuzulassen, welche aber erst nach dem in Art. 1 und 2 bestimmten äussersten Termin an der Brückenstelle bei Germersheim vorüber gefahren sind, dessgleichen Schiffe, bei welchen, wegen Alters oder Schadhaftigkeit, die Vorrichtung zum Senken und Heben der

ces bateliers aient déjà fréquenté le Rhin à l'endroit où le pont fixe de Germersheim sera établi ou qu'ils y passeront au plus tard le 1 Mai 1875.

Il sera jugé qu'il y a lieu de modifier ou d'améliorer des appareils déjà existants, si ces appareils ne suffiraient pas pour opérer le passage sous le pont fixe de Germersheim.

Ne seront pas admis à l'indemnité en question: tous les bateaux pour lesquels il a été ou il sera payé une indemnité en vertu des conventions mentionnées ci-dessus, ainsi que tous les bateaux qui, avant la présentation de leurs titres (Art. 6.) ont passé sous le pont fixe à Mannheim-Ludwigshafen.

Art. 3. L'indemnité à payer conformément aux dispositions ci-dessus précisées (Art. 1 et 2) servira en même temps de dédommagement:

pour le chômage du bateau pendant le temps requis pour établir ces appareils;

pour l'augmentation de service qui pourra en résulter à bord du bateau;

pour la diminution éventuelle de la capacité de chargement qui pourra en résulter; enfin

pour toutes les autres dépenses et les changements que l'installation des appareils à établir pourrait occasionner à bord des bateaux.

Ne seront pas admis à l'indemnité: les bateaux qui seraient dans le cas d'y avoir droit, mais qui n'auront passé à l'endroit où le pont fixe près de Germersheim sera établi qu'après l'expiration du dernier délai prescrit par les art. 1 et 2, ni les bateaux trop vieux ou qui ne seraient plus assez solides pour sup-

Masten und Kamine nicht mehr ausgeführt werden kann; endlich alle vom Tage der Veröffentlichung gegenwärtiger Uebereinkunft ab neu erbauten Schiffe, haben keinen Anspruch auf Entschädigung.

Art. 4. Die nach Art. 1 zu leistende Entschädigung wird in Bausch und Bogen nach Massgabe der Tragfähigkeit der Schiffe auf feste Geldsätze festgestellt und ein für allemal wie folgt gewährt:

A. *Bei Dampfschiffen:*

1°. Für Dampfschlepper von mehr als 200 Pferdekraft mit 1050 Mark

2°. Für kleinere Dampfschlepper und grosse Personen-Boote mit .... 750 M.

3°. Für kleinere Dampfboote, sofern sie überhaupt einer Vorrichtung zum Senken der Kamine bei ihrer Durchfahrt durch die Brücke bedürfen mit .....300 M

B. *Bei Segelschiffen:*

Für Schiffe:

1°. von 10,000 Ctr. und mehr mit .....2850 M.

2°. von 10,000 bis 8000 Ctr. mit 2850—2250 Mk. im Mittel ..... 2550 M.

3°. von 8000 bis 6000 Ctr. mit 2250—1650 Mk. im Mittel ..... 1950 M.

4°. von 6000 bis 4000 Ctr. mit 1650—1050 Mk. im Mittel ..... 1350 M.

5°. van 4000 bis 3000 Ctr. mit 1050 bis 750 Mk. im Mittel..... 900 M.

6°. von 3000 bis 1500 Ctr. mit 750 bis 450 M. im Mittel ..... 600 M.

7°. von 1500 bis 800 Ctr. mit 450 bis 90 M. im Mittel ..... 270 M.

8°. von 800 Ctr. und weniger Tragfähigkeit mit ..... 75 M.

Für Schiffe, deren Tragfähigkeit in die angegebenen Grenzen hinein fällt, ist nach Massgabe dieser Scala die Entschädigung verhältnissmässig auszumitteln.

porter les appareils destinés à baisser et à relever les mâts et cheminées; enfin ne seront pas admis à l'indemnité tous les bateaux qui seront construits à partir du jour de la publication de la présente convention.

Art. 4. L'indemnité à payer en vertu de la disposition de l'art. 1, est fixée à forfait d'après un tarif arrêté conformément à la capacité des différents bateaux et payable une fois pour toutes, ainsi qu'il suit:

A. *Pour les bateaux à vapeur:*

1°. Pour les remorqueurs d'une force de plus de 200 chevaux 1050 Mark

2°. Pour les remorqueurs de moindre force et pour les grands bateaux à vapeur destinés au transport de voyageurs ..... 775 M.

3°. Pour les bateaux à vapeur plus petits, en tant qu'ils auront besoin d'appareils à baisser les cheminées, afin de pouvoir passer sous le pont .. 300 M.

B. *Pour les bateaux à voile:*

Pour les bateaux d'une capacité:

1°. de 10,000 Quintaux et au-dessus ..... 2850 M.

2°. de 10,000 à 8000 Q. 2850 à 2250 M. en moyenne ..... 2550 M.

3°. de 8000 à 6000 Q. 2550 à 1650 M. en moyenne ..... 1950 M.

4°. de 6000 à 4000 Q. 1650 à 1050 M. en moyenne ..... 1350 M.

5°. de 4000 à 3000 Q. 1050 à 750 M. en moyenne ..... 900 M.

6°. de 3000 à 1500 Q. 750 à 450 M. en moyenne ..... 600 M.

7°. de 1500 à 800 Q. 450 à 90 M. en moyenne ..... 270 M.

8°. de 800 Q. et au-dessous.. 75 M.

Pour les bateaux dont la capacité est entre les limites précitées, une indemnité proportionnée sera calculée conformément à cette échelle.

Die Feststellung des Entschädigungsbetrages für jedes einzelne Schiff erfolgt durch einen von der Königlich Bayerischen Regierung zu ernennenden Commissär in Speyer endgiltig unter Ausschluss jedes Recurses. Der Name dieses Commissärs wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Art. 5. Der Betrag der nach den Bestimmungen unter Art. 2 zu gewährenden Entschädigung soll nach Massgabe der besonderen Beschaffenheit auf der dem einzelnen Schiffe bereits vorhandenen und nur abzuändernden oder zu ergänzenden Einrichtung in jedem einzelnen Falle festgestellt werden, zu welchem Behufe das Schiff in den Hafen zu Speyer oder ans dortige Ufer zur Besichtigung zu stellen ist. Bei dieser Feststellung soll der Gesichtspunkt leitend sein, dass die nöthige Abänderung oder Ergänzung in genügender, aber am wenigsten kostspieliger Weise auszuführen ist, und es soll in keinem Falle bei Schiffen von mehr als 4000 Ctr. Tragfähigkeit ein höherer Betrag als zwei Drittheile, und bei Schiffen von 4000 Ctr. Tragfähigkeit und darunter ein höherer Betrag als drei Viertheile desjenigen Betrages festgestellt werden, welchen der Schiffseigenthümer zufolge der Bestimmung unter Art. 4 dann anzusprechen haben würde, wenn sein Schiff mit Einrichtungen zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken gar nicht versehen wäre.

Die Feststellung dieses Entschädigungsbetrages geschieht endgiltig und ohne Recurs durch Sachverständige, von welchen der Commissär in Speyer den einen, der betheiligte Schiffer den andern, beide Sachverständige aber mit einander den Obmann wählen. Können sich die Sachverständigen über den Obmann nicht einigen, so bezeichnet der Vorstand des Königlichen Bezirksamtes in Speyer drei weitere Sachverstän-

Le montant de l'indemnité sera fixé pour chaque bateau définitivement et sans aucun recours, par un Commissaire que le Gouvernement Royal de Bavière désignera à Spire. Le nom de ce Commissaire sera publié.

Art. 5. Le montant de l'indemnité à payer en vertu de l'art. 2 sera fixé, dans chaque cas, d'après les conditions particulières des appareils qui existent déjà sur chaque bateau et qui pourront être modifiés ou améliorés. A cet effet le bateau doit être conduit au port ou à la rive de Spire pour y être visité. Dans la décision à prendre on partira du point de vue, que les modifications ou les améliorations à faire devront être exécutées d'une manière satisfaisante, mais la plus économique possible. Pour les modifications ou améliorations précitées il ne sera accordé pour les bateaux d'une capacité de plus de 4000 Quintaux que les deux tiers au plus, et pour les bateaux d'une capacité de 4000 Quintaux et au-dessous les trois quarts au plus du montant que le propriétaire aurait droit à réclamer conformément à la disposition de l'art. 4, dans le cas où son bateau ne serait point du tout muni d'appareil pour passer sous les ponts fixes à tablier fermé.

Le montant de l'indemnité sera fixé définitivement et sans aucun recours par des experts, dont l'un sera choisi par le Commissaire à Spire et l'autre par le propriétaire du bateau : les deux experts choisiront ensemble l'arbitre. Dans le cas où ils ne pourront sientendre sur le choix d'un arbitre, le président du Bezirksamt à Spire désignera trois autres experts ; chaque parti en rejetera un et l'expert restant sera l'arbitre.

dige, von welchen der Sachverständige jeder Partei einen streicht. Der Uebrigbleibende ist Obmann.

Art. 6. Die Schiffseigenthümer, welchen nach den vorstehenden Bestimmungen ein Entschädigungs-Anspruch zusteht, haben denselben nach der amtlichen Aufforderung, welche die Regierungen der Uferstaaten in ihren Gebieten erlassen werden, spätestens bis zum 1 August 1875, bei Verlust ihres Anrechtes, bei dem bezeichneten Commissär in Speyer anzumelden. Diese Anmeldung muss von der Vorlage des Schiffsattestes und des Nachweises über die Tragfähigkeit des Schiffes begleitet sein. Dieselben haben ferner durch eine Bescheinigung der Militärbrückenverwaltung in Germersheim nachzuweisen, dass sie mit dem im Schiffsattest bezeichneten Schiffe einmal und spätestens bis zum 1 Mai 1875 auf dem Rheine an der Brückenstelle bei Germersheim vorübergefahren sind.

Der Commissär wird den Schiffseigenthümern über die erfolgte Anmeldung eine Beurkundung mit der Zusage ertheilen, dass, wenn die nachstehend bezeichneten Bedingungen erfüllt sein werden, die Schiffseigenthümer auf dem im Falle der Art. 1 und 4 der Summe nach genau zu bezeichnenden, im Falle der Art. 2 und 5 aber auf den durch die Entscheidung der Sachverständigen festzusetzenden Entschädigungsbetrag Anspruch haben.

Nach Feststellung des Entschädigungsbetrages haben die Schiffseigenthümer die zum Senken und Heben der Maste und Kamine nöthigen Vorrichtungen anfertigen, bezw. abändern und vervollständigen zu lassen und mit den so hergerichteten Schiffen die stehende Brücke bei Germersheim spätestens ein Jahr nach deren Vollendung zu passiren.

Art. 6. Les propriétaires de bateaux qui ont des titres à l'indemnité, conformément aux conditions ci-dessus mentionnées, devront, sur l'invitation officielle à publier par les Gouvernements des États riverains dans leurs territoires respectifs, présenter ces titres, sous peine de perdre leurs droits, au plus tard le 1 Août 1875, au Commissaire désigné à Spire. Cette demande doit être accompagnée de la patente du batelier et du certificat de la capacité du bateau. Les dits propriétaires ont de plus à prouver par un certificat de l'administration militaire du pont à Germersheim, qu'ils ont passé sur le Rhin à l'endroit où le pont fixe sera établi avec le bateau désigné dans la patente au moins une fois et au plus tard avant le 1 Mai 1875.

Le Commissaire expédiera aux propriétaires de bateaux un certificat attestant la notification des titres d'indemnité reconnus valables, et témoignant que le propriétaire du bateau, après avoir rempli les conditions ci-après mentionnées, a droit dans le cas prévu aux artt. 1 et 4 à une indemnité, dont le montant sera indiqué d'une manière précise, et dans le cas prévu aux artt. 2 et 5 à l'indemnité à fixer par la décision des experts.

Le montant de l'indemnité ayant été ainsi fixé, les propriétaires de bateaux auront à prendre les mesures nécessaires afin de se pourvoir de l'appareil à baisser et à relever les mâts ou cheminées, ou pour modifier ou améliorer celui-ci; ils seront tenus de passer sous le pont fixe près de Germersheim avec les bateaux pourvus du dit appareil, au plus tard dans le courant d'une année après l'achèvement de la construction du pont.

Schiffe, für welche eine Entschädigung auf Grund der Bestimmungen unter Art. 2 und 5 zugesagt ist, sind innerhalb der gleichen Frist im Hafen zu Speyer zur Besichtigung zu stellen, und es ist der Nachweis zu liefern, dass eine der Feststellung der Sachverständigen entsprechende Abänderung oder Vervollständigung seit dieser Feststellung wirklich stattgefunden hat.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen, worüber ein Zeugniss des Hafenmeisters zu Speyer beizubringen ist, wird den Schiffseigenthümern der Betrag der Entschädigung auf Anweisung des Commissärs aus der Eisenbahn-Directions-Hauptkasse zu Ludwigshafen ausbezahlt werden.

Die Zahlung erfolgt an den Schiffseigenthümer oder an dessen gehörig legitimirten Bevollmächtigten.

Art. 7. Sobald die Durchfahrt der Schiffe mit stehenden Masten durch die feste Brücke nicht mehr thunlich sein wird, wird die Bayerische Regierung bei eintretendem Bedürfnisse Krahnen zum Heben und Senken der Maste oberhalb und unterhalb der Brücke für die Dauer eines Jahres errichten lassen. Die Schiffer haben für die Benützung dieser Hülfsanstalten keinerlei Gebühren zu entrichten.

Art. 8. Die Bayerische Regierung wird dafür Sorge tragen, dass während des Brückenbaues des Verkehr mit Schiffen und Flössen auf dem Rhein an der Brückenstelle nicht unterbrochen, und möglichst wenig gestört werde; sie wird Sorge tragen, dass während der Bauzeit immer wenigstens eine der drei Brückenöffnungen von mindestens 1.40 Meter Fahrwassertiefe zur ungestörten Forterhaltung des Stromverkehrs offen gelassen, und das Einrüsten und Montiren der Brücke hiernach eingerichtet werde. Dieselbe wird zu rechter Zeit in

Les bateaux auxquels une indemnité a été accordée en vertu des artt. 2 et 5 devront dans le même espace de temps être conduits au port de Spire pour y être visités; leurs propriétaires auront à prouver qu'ils ont modifié ou amélioré leurs appareils conformément à la décision des experts et depuis cette décision.

Après l'accomplissement de ces conditions et aussitôt qu'ils en auront produit le certificat du préposé du port (Hafenmeister) de Spire, les propriétaires de bateaux recevront le montant de l'indemnité par mandat du Commissaire sur la caisse principale de la Direction des chemins de fer à Ludwigshafen.

L'indemnité sera payée à celui que la patente désignera comme propriétaire ou à son mandataire dûment autorisé et muni du même titre.

Art. 7. A partir du moment où le passage des bateaux sous le pont fixe ne pourra plus avoir lieu sans baisser les mâts, le Gouvernement de Bavière s'engage à entretenir en cas de besoin pendant une année, en aval et en amont du pont, des grues pour servir à baisser et à relever les mâts. Les bateliers n'auront rien à payer pour l'usage et la manoeuvre de ces établissements auxiliaires.

Art. 8. Le Gouvernement de Bavière s'engage à prendre soin que pendant la construction du pont la navigation et le flottage ne soient pas interrompus et ne soient gênés que le moins possible à l'endroit du pont. Il aura soin de ce que pendant toute la durée de la construction du pont au moins une des trois ouvertures à une profondeur d'au moins 1.40 M. reste libre pour le passage des bateaux et que l'échafaudage ainsi que le montage du pont soient organisés en conséquence. Le dit Gouvernement publiera à temps l'époque à partir de laquelle un

öffentlichen Blättern die Zeit bekannt machen, von welcher an das Dampfboot zum Vorbeiführen der Schiffe und Flösse an der Baustelle bereit zu halten ist, und die zu Thal gehenden Schiffe und Flösse in der ungefähren Hälfte des Germersheimer Durchstichs angelegt, und zur Abholung mittelst des Dampfbootes bei dem Bauführer angemeldet werden müssen.

Art. 9. Die Bayerische Regierung wird die zum Passiren der Brückenstelle während des Baues etwa erforderlichen Hülfsmittel unentgeldlich gewähren. Sie wird zu diesem Behufe, in so lagen die Einrüstung dauert, ein Dampfboot zum Vorbeileiten der Flösse und Schiffe an der Baustelle bereit halten, so wie für das zu diesem Zwecke nöthige Anhalten der Fahrzeuge in der ungefähren Hälfte des Germersheimer Durchstiches Anmährpflöcke setzen lassen;

für den Fall dass in der Folge eine der beiden Seitenöffungen der Brücke durch Versandung unfahrbar werden sollte, wird die Bayerische Regierung eine 40 Meter breite Rinne bis zu einer Wassertiefe von mindestens 1.40 Meter ausbaggern lassen und dieselbe oberhalb und unterhalb der Brücke in entsprechender Richtung an den Thalweg anschliessen.

Die Bevollmächtigten für Baden, Elsass-Lothringen, Hessen, Preussen und Niederland erkennen an, dass Bayern durch die vorstehend übernommenen und von ihnen hiermit acceptirten Leistungen denjenigen Forderungen genügt, welche bezüglich der Anlage einer festen Brücke bei Germersheim im Interesse der freien Schifffahrt auf dem Rheine aus den die Rheinschifffahrt betreffenden völkerrechtlichen Verträgen hergeleitet werden können.

bateau à vapeur sera disponible pour opérér le passage des bateaux et des radeaux à l'endroit du pont, et quand les bateaux à la descente ainsi que les radeaux seront tenus de s'arrêter à peu près au mi-chemin de la coupure de Germersheim afin de réclamer l'assistance du dit bateau à vapeur auprès du conducteur des travaux du pont.

Art. 9. Le Gouvernement de Bavière accordera gratuitement l'assistance nécessaire pour le passage du pont pendant sa construction. Durant l'échafaudage un bateau à vapeur sera disponible à l'endroit du pont pour conduire les bateaux et les radeaux; des pilotis d'amarrage seront placés à mi-chemin de la coupure de Germersheim afin que les bateaux puissent s'y arrêter.

Dans le cas où par suite d'ensablement une des deux ouvertures latérales du pont deviendrait impraticable, le Gouvernement de Bavière se charge de faire creuser par des travaux de drague un chenal de 40 M. de largeur et de 1.40 M. au moins de profondeur, et de raccorder ce chenal en dessus et en dessous du pont au Thalweg en lui donnant une direction convenable.

Les commissaires de Bade, d'Alsace-Lorraine, Hesse, Prusse et Pays-Bas reconnaissent que la Bavière, en remplissant les engagements stipulés ci-dessus et acceptés par eux, aura satisfait, en ce qui concerne la construction d'un pont fixe près de Germersheim, à toutes les obligations résultant des conventions internationales touchant la libre navigation sur le Rhin.

403. 8 September 1874, VERTRAG ZWISCHEN DEN RHEINUFERSTAATEN BETR. FESTE BRÜCKEN BEI HÜNINGEN, NEUENBURG UND ALT-BREISACH. Lagemans Nr. 568.

Die Kaiserliche Reichsregierung und die Grossherzoglich Badische Regierung haben sich nach Vertrag vom 13 Mai 1874 vereinbart, am Oberrhein, 1) von Leopoldshöhe nach St. Ludwig, 2) von Müllheim nach Mülhausen, 3) von Altbreisach nach Colmar, Eisenbahnen herzustellen und zur Verbindung der beiderseitigen Bahnen auf gemeinschaftliche Kosten feste Brücken über den Rhein bei Hüningen, Neuenburg und Altbreisach zu erbauen.

Die Rheinschifffahrts-Bevollmächtigten von Baden und Elsass-Lothringen haben hiervon den Regierungen der übrigen Rheinuferstaaten mit dem Antrage Nachricht gegeben, es möge im Anschlusse an die diesjährige ordentliche Sitzung der Central-Commission die bei dem Baue fester Rheinbrücken übliche Prüfung der Pläne und die damit in Verbindung stehende Verhandlung vorgenommen werden. — — — — — — — —

Nachdem das Gutachten der Techniker ausführlich erörtert worden war, erklären die Bevollmächtigten für Baden und Elsass-Lothringen, dass sie sich, so weit nicht die Höhenlage in Frage steht, in Beziehung auf welche sie ihrerseits nur eine Befürwortung der Vorschläge der Techniker bei ihren Regierungen zusagen könnten, im Uebrigen verpflichten, dafür zu sorgen:

a. dass die vorgenannten Brücken nach den von der technischen Commission aufgestellten Bedingungen ausgeführt und demgemäss die Baupläne hiernach ausgearbeitet und den betreffenden Regierungen zur Genehmigung mitgetheilt werden.

b. dass während der Bau-Ausführung der mehrgenannten drei Brücken die Flosse und Fahrzeuge kostenfrei durch die Brückenbaustellen geschafft werden.

Les Gouvernements de l'Empire et du Grand-Duché de Bade, sont convenus par un traité du 13 Mai dernier, d'établir sur les bords du Haut Rhin des chemins de fer 1) entre Leopoldshöhe et St. Louis, 2) entre Mullheim et Mulhouse, 3) entre Vieux-Brisac et Colmar, et de relier à cet effet les deux rives du fleuve par des ponts fixes à Hüningen, Neuenbourg et Vieux-Brisac.

Les Commissaires de Bade et d'Alsace-Lorraine ont donné avis de ces projets aux Gouvernements des autres Etats riverains du Rhin, en proposant de procéder pendant la présente Session ordinaire à l'examen usité des plans et aux délibérations des dits projets. — — — — — — —

Die Bevollmächtigten für *Bayern, Hessen, Niederland* und *Preussen* erkennen zwar ihreseits an, dass Elsass-Lothringen und Baden bei einer nach Massgabe des Gutachtens der Techniker erfolgenden, mittelst neuer Pläne darzulegenden Umgestaltung und einer dem entsprechenden Ausführung der Brückenbauprojecte, so wie durch die oben für die Dauer des Brückenbaues übernommenen und hiermit angenommenen Leistungen denjenigen Forderungen genügen, welche in Beziehung auf die Anlage der Brücken im Interesse der freien Schifffahrt auf dem Rhein aus den die Rheinschifffahrt betreffenden völkerrechtlichen Verträgen hergeleitet werden können; sie behalten indess, — insbesondere mit Rücksicht auf die Höhenlage der Brücken — die Entschliessung ihren Regierungen gleichfalls vor.

Les Commissaires de *Bavière, Hesse, Pays-Bas* et *Prusse* reconnaissent de leur côté que les Gouvernements de Bade et d'Alsace-Lorraine, en faisant dresser et exécuter de nouveaux projets pour les ponts en question conformément aux modifications proposées par la Commission technique, et en se chargeant de remplir pendant la durée de la construction de ces ponts les autres conditions susmentionnées, satisferont aux obligations résultant des conventions internationales touchant la libre navigation du Rhin. Cependant ces Commissaires se réservent de même, particulièrement en ce qui concerne la hauteur des ponts, la décision de leur Gouvernements.

404. **12 September 1874,** BADISCHE BRÜCKENORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN. Sammlung 1889 S. 305, G. u. V. Bl. 1874 Nr. XL S. 442, vgl. Nr. 405 und 406.

405. **19 September 1874,** ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEI-VERORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN BETR. DEN VERKEHR ÜBER DIE RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI KEHL UND DEN DURCHLASS DES SCHIFF- UND FLOSSVERKEHRS DURCH DIESELBE. A. Bl. f. Unter-Elsass 1874 Nr. 30 S. 216, vgl. Nr. 404.

406. **7 Oktober 1874,** ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEIVERORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN BETR. DEN VERKEHR ÜBER DIE RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI ALTBREISACH UND DEN DURCHLASS VON SCHIFFEN UND FLÖSSEN DURCH DIESELBE. A. Bl. f. Ober-Elsass 1874 Nr. 36 S. 219, vgl. Nr. 404.

407. **12 Oktober 1874,** VERTRAG ZWISCHEN DEN RHEINUFERSTAATEN BETR. FESTE BRÜCKEN BEI ARNHEIM UND NIJMWEGEN. Lagemans Nr. 571.

Nachdem die Gutachten der Techniker ausführlich erörtert worden waren, erklärte der Bevollmächtigte für *Niederland* den darin vorgeschlagenen Modificationen, beziehungsweise Ergänzungen der Brückenbauprojecte, vorbehaltlich der Zustimmung seiner Regierung, beizutreten. Die Königl. Nieder-

Les rapports des Commissaires techniques ayant été discutés en détail le Commissaire des Pays-Bas a déclaré consentir, tout en se réservant l'adhésion de son Gouvernement, aux modifications et aux compléments proposés dans ces rapports. Le Gouvernement Royal des Pays-Bas aura soin que pen-

ländische Regierung wird dafür Sorge tragen, dass während des Ueberbaus jeweils eine fahrbare Oeffnung frei bleibt, auch dass Segelschiffe und Flösse während der ganzen Dauer des Brückenbaues sicher und unentgeltlich durch die Baustelle geschleppt, beziehungsweise bugsirt werden können.

Die Niederländische Regierung übernimmt ferner bezüglich des Baues die folgenden Verpflichtungen:

Art. 1. Die Schiffe und Flösse, welche die stehenden Brücken bei Arnheim und Nymwegen passiren, haben keinerlei Durchlass-Abgaben zu entrichten.

Art. 2. Den Eigenthümern von Segel- und Dampfschiffen, welche nicht entweder schon jetzt zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken eingerichtet sind, oder eine Entschädigung für die Ausführung solcher Einrichtungen, auf Grund eines der bis jetzt in Betreff des Baues fester Brücken über den Rhein und dessen conventionelle Nebengewässer geschlossenen Verträge, erhalten haben, beziehungsweise erhalten werden, und welche bisher oder doch längstens bis zum 1. April 1875 den Strom an den Brückenstellen bei Arnheim resp. Nymwegen vorüber befahren haben, wird eine Entschädigung für die Vorrichtungen zum Senken und Wiederaufrichten der Maste, beziehungsweise der Kamine, aus der Niederländischen Staatscasse gewährt werden.

Art. 3. Eine Entschädigung wird ferner denjenigen, zur Fahrt auf dem Rheine dermalen schon berechtigten Schiffseigenthümern gewährt werden, auf deren Schiffen eine Einrichtung zum Senken und Wiederaufrichten der Maste zwar schon vorhanden ist, welche aber durch die Errichtung einer festen Brücke bei Arnheim resp. Nymwegen veranlasst werden, diese Einrichtung abzuändern oder zu vervollständigen, vorausgesetzt, dass sie mit dem betreffenden

dant le posage du tablier du pont, il y aura toujours libre une ouverture navigable et que pendant toute la durée de la construction du pont les bateaux à voile et les radeaux seront conduits ou remorqués au passage gratuitement et sûrement.

Le Gouvernement des Pays-Bas s'engage de plus à remplir les conditions qui suivent:

Art. 1. Les bateaux et les radeaux qui passeront sous les ponts fixes à Arnheim et à Nymègue n'y auront à payer aucun droit de passage.

Art. 2. Il sera payé par le trésor des Pays-Bas aux propriétaires de bateaux à voiles ou à vapeur une indemnité pour la construction des appareils destinés à baisser et à relever les mâts et les cheminées. Il est entendu que cette indemnité ne sera payée qu'aux propriétaires de bateaux qui ne sont pas déjà disposés pour passer sous des ponts fixes à tablier fermé ou qui, pour l'exécution de ces appareils, n'ont encore reçu ni ne recevront d'indemnité en vertu des conventions conclues entre les Etats riverains à l'occasion de l'établissement de ponts fixes sur le Rhin et sur ses tributaires conventionnels, et qui déjà ont fréquenté le Rhin à l'endroit où les ponts fixes seront construits près d'Arnheim et de Nymègue ou qui y passeront au plus tard le 1er Avril 1875.

Art. 3. Il sera de même accordé une indemnité aux bateliers qui déjà maintenant sont autorisés à naviguer sur le Rhin et qui, bien qu'ils soient déjà pourvus d'appareils pour baisser et pour relever les mâts, sont néanmoins obligés par suite de l'établissement des ponts fixes près d'Arnheim et Nymègue, de modifier ou d'améliorer ces appareils, pourvu que ces bateliers aient déjà fréquenté le fleuve aux endroits où ces ponts seront établis ou qu'ils y passe-

Schiffe bereits bisher oder längstens bis zum 1. April 1875 den Fluss an der betreffenden Brückenstelle vorüber befahren haben.

Eine Veranlassung zur Aenderung oder Vervollständigung der bestehenden Einrichtung soll dann als vorhanden angenommen werden, wenn dieselbe zum Gebrauch für den Durchgang durch die betreffende Brücke ungenügend ist.

Ausgeschlossen von dem Anspruche auf Entschädigung sind alle Schiffe, für welche auf Grund der vorbezeichneten, die Erbauung stehender Brücken betreffenden Conventionen eine Entschädigung gewährt ist, oder gewährt werden wird, sowie ferner alle Schiffe, welche vor ihrer Anmeldung (Art. 7) eine der zunächst unterhalb oder oberhalb der betreffenden Brückenbaustelle belegenen festen Brücken passirt haben.

Art. 4. Die nach den vorstehenden Bestimmungen (Art. 2 und 3) zu gewährende Entschädigung gilt zugleich

für das Stilliegen des Schiffes während der zum Anbringen der Vorrichtungen erforderlichen Zeit;

für die etwaige Erschwerung des Dienstes auf dem Schiffe;

für die eventuelle Beschränkung des nutzbaren Laderaums;

endlich für alle sonstigen Anschaffungen und Aenderungen, welche in Folge der zu treffenden Vorrichtungen für einzelne Fahrzeuge nothwendig werden können.

Schiffe, welche an sich zur Entschädigung zuzulassen, aber erst nach dem in Art. 2 und 3 bestimmten äussersten Termine an der Brückenstelle vorüber gefahren sind, dessgleichen Schiffe, bei welchen wegen Alters oder Schadhaftigkeit die Vorrichtung zum Senken und Heben nicht mehr ausgeführt werden kann;

ront au plus tard le 1er Avril 1875.

Il sera jugé qu'il y a lieu de modifier ou d'améliorer des appareils déjà existants, si ces appareils ne suffiraient pas pour opérer le passage sous le pont.

Ne seront pas admis à l'indemnité en question tous les bateaux pour lesquels il a été ou il sera payé une indemnité en vertu des conventions mentionnées ci-dessus, ainsi que tous les bateaux qui avant la présentation de leurs titres (art. 7) ont passé sous un des ponts fixes les plus voisins en amont ou en aval d'Arnheim ou de Nymègue.

Art. 4. L'indemnité à payer conformément aux dispositions ci-dessus précisées (artt. 2 et 3) servira en même temps de dédommagement:

pour le chômage du bateau pendant le temps requis pour établir ces appareils;

pour l'augmentation de service qui pourra en résulter à bord du bateau;

pour la diminution éventuelle de la capacité de chargement qui pourra en résulter;

enfin pour toutes les autres dépenses et les changements que l'installation des appareils à établir pourrait occasionner à bord des bateaux.

Ne seront pas admis à l'indemnité les bateaux qui seraient dans les cas d'y avoir droit, mais qui n'auront passé à l'endroit où le pont fixe sera établi qu'après l'expiration du dernier délai prescrit par les articles 2 et 3, ni les bateaux trop vieux ou qui ne seraient plus assez solides pour supporter les appa-

endlich alle vom Tage der Veröffentlichung gegenwärtiger Uebereinkunft ab neu zu erbauenden Schiffe, haben keinen Anspruch auf Entschädigung.

Art. 5. Im Einverständniss mit sämmtlichen Rheinuferstaaten wird die nach Inhalt des Artikels 2 zu leistende Entschädigung in Bausch und Bogen, nach Massgabe der Tragfähigkeit der Schiffe, auf feste Geldsätze festgestellt und ein für allemal wie folgt gewährt:

A. *Bei Dampfschiffen:*

	N. W.
1) Für Dampfschlepper von mehr als zweihundert Pferdekraft mit	600 fl.
2) Für kleinere Dampfschlepper und grosse Personenboote mit	450 fl.
3) Für kleinere Dampfboote, soferne sie überhaupt einer Vorrichtung zum Senken der Kamine bei ihrer Durchfahrt durch die Brücke bedürfen	175 fl.

B. *Bei Segelschiffen:*

1) Für Schiffe von 10,000 Ctr. und mehr mit 1700 fl.
2) Für Schiffe von 10,000 bis 8000 Ctr. mit 1700—1300 fl. im Mittel 1500 fl.
3) Für Schiffe von 8000 bis 6000 Ctr. mit 1300—1000 fl. im Mittel 1150 fl.
4) Für Schiffe von 6000 bis 4000 Ctr. mit 1000—600 fl. im Mittel 800 fl.
5) Für Schiffe von 4000 bis 3000 Ctr. mit 600—450 fl. im Mittel 525 fl.
6) Für Schiffe von 3000 bis 1500 Ctr. mit 450—250 fl. im Mittel 350 fl.
7) Für Schiffe von 1500 bis 800 Ctr. mit 250—50 fl. im Mittel 150 fl.
8) Für Schiffe von 800 Ctr. und weniger Tragfähigkeit 50 fl.

Der Centner wird zu 50 Kilogrammen gerechnet. Für Schiffe, deren Tragfähigkeit nicht genau mit einer der vorstehenden Ziffern übereinstimmt, wird die Entschädigung nach Verhältniss berechnet.

reils destinés à baisser et à relever les mâts et les cheminées; enfin ne seront pas admis à l'indemnité tous les bateaux qui seront construits à partir du jour de la publication de la présente convention.

Art. 5. De commun accord entre tous les États riverains du Rhin l'indemnité à payer en vertu de l'article 2 est fixée à forfait d'après un tarif arrêté conformément à la capacité des différents bateaux et payable une fois pour toutes ainsi qu'il suit:

A. *Pour les bateaux à vapeur:*

	Valeur des Pays-Bas.
1. Pour les remorqueurs d'une force de plus de deux cent chevaux	600 fl.
2. Pour les remorqueurs de moindre force et pour les grands bateaux à vapeur destinés au transport de voyageurs	450 fl.
3. Pour les bateaux à vapeur plus petits en tant qu'ils auront besoin d'appareils à baisser les cheminées afin de pouvoir passer sous le pont	175 fl.

B. *Pour les bateaux à voiles:*

Pour les bateaux d'une capacité:
1. de 10000 quint. et au dessus 1700 fl.
2. de 10000 à 8000 quintaux 1700-1300 fl. en moyenne 1500 fl.
3. de 8000 à 6000 quintaux 1300-1000 fl. en moyenne 1150 fl.
4. de 6000 à 4000 quintaux 1000-600 fl. en moyenne 800 fl.
5. de 4000 à 3000 quintaux 600-450 fl. en moyenne 525 fl.
6. de 3000 à 1500 quintaux 450-250 fl. en moyenne 350 fl.
7. de 1500 à 800 quintaux 250-50 fl. en moyenne 150 fl.
8. de 800 et au dessous en moyenne 50 fl.

Le quintal sera calculé à 50 kilogrammes. Pour les bateaux dont la capacité

fähigkeit in die angegebenen Grenzen hineinfällt, ist nach Massgabe dieser Scala die Entschädigung verhältnissmässig auszumitteln.

Die Feststellung des Entschädigungsbetrages für jedes einzelne Schiff erfolgt durch einen Königlich Niederländischen Commissär zu Arnheim resp. Nymwegen endgültig unter Ausschluss jedes Recurses.

Art. 6. Der Betrag der nach den Bestimmungen unter Artikel 3 zu gewährenden Entschädigung soll nach Massgabe der besonderen Beschaffenheit der auf dem einzelnen Schiffe bereits vorhandenen und nur abzuändernden oder zu ergänzenden Einrichtung in jedem einzelnen Falle festgestellt werden, zu welchem Behufe das Schiff in den Hafen zu Arnheim resp. Nymwegen oder an's dortige Ufer zur Besichtigung zu stellen ist. Bei dieser Feststellung soll der Gesichtspunkt leitend sein, dass die nöthige Abänderung oder Ergänzung in genügender, aber am wenigsten kostspieliger Weise auszuführen ist; und es soll in keinem Falle bei Schiffen von mehr als 4000 Centnern Tragfähigkeit ein höherer Betrag als zwei Drittheile und bei Schiffen von 4000 Centnern Tragfähigkeit und darunter ein höherer Betrag als drei Viertheile desjenigen Betrags festgestellt werden, welchen der Schiffseigenthümer, zufolge der Bestimmung unter Artikel 5, dann anzusprechen haben würde, wenn sein Schiff mit Einrichtungen zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken gar nicht versehen wäre.

Die Feststellung dieses Entschädigungsbetrags geschieht endgültig unter Ausschluss jedes Recurses durch Sachverständige, von welchen der Königliche Commissär den einen, der betheiligte Schiffer den anderen, beide Sachverständige aber mit einander den Obmann wählen. Können sich die Sachverest entre les limites précitées une indemnité proportionnée sera calculée conformément à cette échelle.

Le montant de l'indemnité sera fixé pour chaque bateau définitivement et sans aucun recours par un Commissaire Royal des Pays-Bas à Arnheim ou à Nymègue.

Art. 6. Le montant de l'indemnité à payer en vertu de l'article 3 sera fixé pour chaque cas d'après les conditions particulières des appareils qui existent déjà sur chaque bateau et qui pourront être modifiés ou améliorés. A cet effet le bateau doit être conduit au port d'Arnheim ou de Nymègue pour y être visité. Dans la décision à prendre on partira du point de vue, que les modifications ou les améliorations à faire devront être exécutées d'une manière satisfaisante, mais la plus économique possible. Pour les modifications ou les améliorations précitées il ne sera accordé pour les bateaux d'une capacité de plus de 4000 quintaux que les deux tiers au plus et pour les bateaux d'une capacité de 4000 quintaux et au dessous les trois quarts au plus du montant que le propriétaire aurait droit à réclamer conformément à la disposition de l'article 5 dans le cas où son bateau ne serait point du tout muni d'appareil pour passer sous les ponts fixes à tablier fermé.

La fixation du montant de l'indemnité sera faite définitivement et sans aucun recours par des experts, dont l'un sera choisi par le Commissaire Royal et l'autre par le propriétaire du bateau; les deux experts choisiront ensemble l'arbitre. Dans le cas où ils ne pourront s'entendre sur le choix d'un arbitre, le juge

ständigen über den Obmann nicht einigen, so bezeichnet der Friedensrichter zu Arnheim resp. Nymwegen drei weitere Sachverständige, von welchen der Sachverständige jeder Partei einen streicht. Der Uebrigbleibende ist Obmann.

Art. 7. Die Schiffseigenthümer, welchen nach den vorstehenden Bestimmungen ein Entschädigungsanspruch zusteht, haben denselben nach der amtlichen Aufforderung, welche die Regierungen der Rheinuferstaaten in ihren Gebieten erlassen werden, spätestens bis zum 1. Juli 1875, bei Verlust ihres Anrechts, bei dem betreffenden Königlichen Commissär anzumelden. Diese Anmeldung muss von der Vorlage des Schiffs-Attestes und des Nachweises über die Tragfähigkeit des Schiffes begleitet sein.

Dieselben haben ferner durch eine Bescheinigung des Besehers zu Arnheim resp. Nymwegen nachzuweisen, dass sie mit dem in dem Schiffs-Attest bezeichneten Schiffe einmal, und spätestens bis 1. April 1875, an der Brückenstelle bei Arnheim resp. Nymwegen vorübergefahren sind.

Der betreffende Königliche Commissär wird den Schiffseigenthümern über die erfolgte Anmeldung eine Beurkundung mit der Zusage ertheilen, dass, wenn die nachstehend bezeichneten Bedingungen von ihnen erfüllt sein werden, die Schiffseigenthümer auf den im Falle der Art. 2 und 5 der Summe nach genau zu bezeichnenden, im Falle der Art. 3 und 6 aber auf den durch die Entscheidung der Sachverständigen festzusetzenden Entschädigungsbetrag Anspruch haben.

Nach Feststellung des Entschädigungsbetrages haben die Schiffseigenthümer die zum Senken und Heben der Maste und Kamine nöthigen Vorrichtungen anfertigen, beziehungsweise abändern und vervollständigen zu lassen

de paix à Arnheim ou à Nymègue désignera trois autres experts, chaque partie en rejetera un et l'expert restant sera l'arbitre.

Art. 7. Les propriétaires de bateaux qui ont des titres à l'indemnité, conformément aux conditions ci-dessus mentionnées, devront, sur l'invitation officielle à publier par les Gouvernements des Etats riverains du Rhin dans leurs territoires respectifs, présenter ces titres (sous peine de perdre leurs droits), au plus tard le 1er Juillet 1875 au Commissaire Royal. Cette demande doit être accompagnée de la patente du batelier et du certificat de la capacité du bateau.

Les dits propriétaires ont de plus à prouver par un certificat du préposé à la visite à Arnheim ou à Nymègue, qu'ils ont passé, à l'endroit où le pont fixe à Arnheim ou à Nymègue sera établi, avec le bateau désigné dans la patente au moins une fois et au plus tard avant le 1er Avril 1875.

Le Commissaire Royal expédiera au propriétaire du bateau un certificat attestant la notification des titres d'indemnité reconnus valables et témoignant que le propriétaire du bateau, après avoir rempli les conditions ci-après mentionnées, a droit dans le cas prévu aux artt. 2 et 5 à une indemnité, dont le montant sera indiqué d'une manière précise, et dans le cas prévu aux artt. 3 et 6 à l'indemnité à fixer par la décision des experts.

Le montant de l'indemnité ayant été ainsi fixé, les propriétaires de bateaux auront à prendre les mesures nécessaires, afin de se pourvoir de l'appareil à baisser et à relever les mâts ou cheminées, ou pour modifier ou améliorer ce-

und mit den so hergerichteten Schiffen die stehende Brücke bei Arnheim resp. Nymwegen spätestens ein Jahr nach deren Vollendung zu passiren.

Schiffe, für welche eine Entschädigung auf Grund der Bestimmungen unter Art. 3 und 6 zugesagt ist, sind innerhalb der gleichen Frist im Hafen zu Arnheim resp. Nymwegen zur Besichtigung zu stellen, und es ist der Nachweis zu liefern, das eine der Feststellung der Sachverständigen entsprechende Abänderung oder Vervollständigung seit dieser Feststellung wirklich stattgefunden hat.

Nach Erfülling dieser Bedingungen, worüber ein Zeugniss des Besehers zu Arnheim resp. Nymwegen beizubringen ist, wird den Schiffseigenthümern der Betrag der Entschädigung auf Anweisung der Königlich Niederländischen Staatscasse ausbezahlt werden. Die Zahlung erfolgt an den Schiffseigenthümer, oder an dessen legitimirten Bevollmächtigten.

Art. 8. Sobald die Durchfahrt der Schiffe mit stehenden Masten durch die betreffende feste Brücke nicht mehr thunlich sein wird, wird die Niederländische Regierung bei eintretendem Bedürfnisse Krahnen zum Heben und Senken der Maste oberhalb und unterhalb der Brücke für die Dauer eines Jahres errichten lassen.

Die Schiffer haben für die Benützung dieser Hülfsanstalten keinerlei Gebühren zu entrichten.

Art. 9. Wegen Gewährung der in dem Artikel 8 der Uebereinkunft bezeichneten Hülfsmittel zum Heben und Senken der Maste haben sich die betheiligten Schiffer an die Brückenbauverwaltung auf der Baustelle bei Arnheim resp Nymwegen zu wenden.

lui-ci; ils seront tenus de passer sous le pont fixe à Arnheim ou Nymègue avec les bateaux ainsi pourvus du dit appareil, au plus tard dans le courant d'une année après l'achèvement de la construction des dits ponts.

Les bateaux auxquels une indemnité a été accordée en vertu des artt. 3 et 6 devront dans le même espace de temps être conduits au port d'Arnheim ou de Nymègue pour y être visités; leurs propriétaires auront à prouver qu'ils ont modifié ou amélioré leurs appareils conformément à la décision des experts et depuis cette décision.

Après l'accomplissement de ces conditions et aussitôt qu'ils en auront produit le certificat du préposé à la visite à Arnheim ou Nymègue, les propriétaires de bateaux recevront le montant de l'indemnité par mandat de la caisse Royale de l'Etat Néerlandais. L'indemnité sera payée à celui que la patente désignera comme propriétaire ou à son mandataire dûment autorisé et muni du même titre.

Art. 8. A partir du moment où le passage de bateaux sous le pont fixe ne pourra plus avoir lieu sans baisser les mâts, le Gouvernement des Pays-Bas s'engage à entretenir en cas de besoin pendant une année en amont et en aval du pont des grues pour servir à baisser et à relever les mâts.

Les bateliers n'auront rien à payer pour l'usage et la manoeuvre de ces établissements auxiliaires.

Art. 9. Pour l'usage des grues mentionnées à l'article 8, les bateliers auront à s'adresser à l'administration de la construction des ponts.

In der Voraussetzung, dass die vorbehaltene Zustimmung der Königlich Niederländischen Regierung erfolge, wurde von den Bevollmächtigten für *Baden, Bayern, Elsass-Lothringen, Hessen* und *Preussen* anerkannt, dass Niederland bei einer nach Massgabe der vorgelegten Pläne und der Gutachten der Techniker erfolgenden Ausführung der Bauprojekte durch die vorstehend übernommenen und von ihnen hiemit acceptirten Leistungen denjenigen Forderungen genügen wird, welche bezüglich der Anlage von festen Rheinbrücken bei Arnheim und Nymwegen im Interesse der freien Schifffahrt und der Flösserei auf dem Rheine aus den betreffenden völkerrechtlichen Verträgen hergeleitet werden können.

Dans l'hypothèse de l'adhésion réservée du Gouvernement Royal des Pays-Bas, les Commissaires de *Bade, Bavière, d'Alsace-Lorraine, Hesse* et *Prusse* reconnaissent, que les Pays-Bas, en faisant construire les ponts en question conformément aux plans présentés et aux procès-verbaux des Commissaires hydrotechniques, et en se chargeant des engagements stipulés ci-dessus et acceptés par eux, aura satisfait, en ce qui concerne l'établissement de ponts fixes à Arnheim et à Nymègue, à toutes les obligations résultant des conventions internationales au point de vue de la libre navigation et du flottage du Rhin.

408. **18 April 1875,** PREUSSISCHER LOOTSEN-GEBÜHREN-TARIF. Sammlung 1889 S. 209, A. Bl. Wiesbaden 1875 S. 153.

409. **28/29 Juni 1875,** AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI HORCHHEIM. Lagemans Nr. 584.

Nachdem die Königlich Preussische Regierung den Regierungen der übrigen Rheinuferstaaten mitgetheilt hat, dass sie in einer ihrerseits herzustellenden Eisenbahnverbindung von Oberlahnstein über Coblenz nach Güls eine feste Brücke über den Rhein bei Horchheim zu erbauen beabsichtige und dieses Projekt nach erfolgter örtlicher Prüfung alsbald in einer ausserordentlichen Sitzung der Central-Commission für die Rheinschifffahrt zu Coblenz berathen zu sehen wünsche, sind daselbst die oben Genannten, der Einladung gemäss, am 28 d. Mts. zusammengetreten. — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Bei der weiteren Berathung im Schoosse der Commission ergab sich zunächst allseitiges Einverständniss darüber, dass es der bei den bisherigen Verhandlungen über ähnliche Projekte regelmässig vereinbarten Bestimmungen

Le Gouvernement Royal de Prusse a fait connaître aux autres Gouvernements des Etats coriverains du Rhin son intention de faire construire un pont fixe sur le Rhin près de Horchheim, afin de raccorder Oberlahnstein et Coblence-Güls par un chemin de fer, et a désiré que ce projet, après avoir été examiné sur les lieux, soit discuté dans une session extraordinaire de la Commission Centrale à Coblence. Conformément à l'invitation les Commissaires susmentionnés se sont réunis à cet effet le 28 de ce mois. — — — — — — — — — — — — — — — —

wegen Entschädigung derjenigen Schiffer, welche durch die neue Anlage Vorrichtungen zum Senken und Wiederaufrichten der Masten, bezw. der Kamine ihrer Fahrzeuge herzustellen oder zu ändern genöthigt würden, hier nicht mehr bedürfen werde, indem sich mit Sicherheit annehmen lasse, dass allen derartigen Ansprüchen, so weit sie in Consequenz jener Bestimmungen überhaupt Berücksichtigung verdienten, solche bereits durch die früheren Vereinbarungen über die ober- oder unterhalb erbauten oder noch zu erbauenden Brücken gesichert sei.

Hiernächst erklärte *der Bevollmächtigte für Preussen:*

Die Preussische Regierung verpflichtet sich, dafür Sorge zu tragen:

1) dass bei dem Bau und der Unterhaltung der Brücke und der zugehörigen Anlagen das vorgelegte Projekt — und zwar in derjenigen modifizirten Gestalt, welche aus den im Obigen zusammengestellten Vorschlägen der technischen Commissarien sich ergibt — genau beobachtet werde;

2) dass sobald die Durchfahrt der Schiffe mit stehenden Masten durch die feste Brücke nicht mehr thunlich sein wird, bei eintretendem Bedürfniss Krahnen zum Heben und Senken der Maste oberhalb und unterhalb der Brücke auf die Dauer eines Jahres zu unentgeltlicher Benutzung Seitens der Schiffer bereit gestellt werden;

3) dass, während des Brückenbaues, der Verkehr mit Schiffen und Flössen an der Brükenstelle nicht unterbrochen und möglichst wenig gestört werde, dass insbesondere die rechtsseitige Hauptöffnung erst, nachdem der auf die linksseitige Hauptöffnung zuführende Schiffsweg vollständig brauchbar hergestellt sein werde, eingerüstet und abgesperrt, auch die zum Passiren der Brückenstelle während des Baues etwa

nité à accorder aux bateliers qui par suite de l'établissement du nouveau pont pourraient être dans le cas de se munir d'appareils pour baisser et pour relever les mâts ou les cheminées ou de faire modifier tels appareils, parce qu'il y a lieu d'admettre avec certitude, que par les conventions antérieures concernant des ponts fixes établis ou à établir en dessus ou en dessous du nouveau pont il a été satisfait à tous les titres à la dite indemnité tant que ces titres sont justifiés.

Ensuite le Commissaire de *Prusse* a déclaré que le Gouvernement Prussien s'engage, à avoir soin:

1) de faire observer rigoureusement, pendant la construction et l'entretien du pont et de ses dépendances, le projet présent dans sa forme modifiée selon les propositions ci-avant énumérées des Commissaires techniques;

2) d'entretenir du moment où le passage des bateaux sous le pont fixe ne pourra plus avoir lieu sans baisser les mâts, en cas de besoin pendant une année en aval et en amont du pont, des grues pour servir gratuitement à baisser et à relever les mâts;

3) de veiller à ce que pendant la construction du pont la navigation et le flottage ne soient interrompus ni gênés que le moins possible à l'endroit du pont, que surtout l'ouverture principale du côté droit ne soit échafaudée et fermée avant que le chenal traversant l'ouverture principale du côté gauche ne soit complètement développé et praticable, que l'assistance nécessaire pour le passage du pont pendant sa construc-

erforderlichen Hülfsmittel frei gewährt, namentlich Segelschiffe und Flösse sicher und unentgeltlich durch die Baustelle durchgeführt und zu dem Ende nach Bedürfniss Dampfboote von der Bauverwaltung bereit gehalten werden. Der letzteren Bestimmung entspricht die Verpflichtung der Führer von Segelschiffen und Flössen, sich mittelst der bereit gehaltenen Boote durchführen zu lassen. Die ersteren sind, wenn ihre sofortige Beförderung nicht thunlich ist, vor den ober- und unterhalb der Baustelle anzubringenden Warnungstafeln vor Anker zu legen, während Flössen auf Ankündigung Seitens der vorausgehenden Wahrschauer thunlichst ohne jeden Verzug ein Dampfboot von der Bauverwaltung entgegengeschickt werden wird.

Die übrigen Bevollmächtigten

erkennen an, dass Preussen durch Erfüllung der vorstehende ingegangenen und ihrerseits hiermit angenommenen Bedingungen denjenigen Forderungen genügt, welche in Beziehung auf die Herstellung der festen Brücke bei Horchheim im Interesse der Schiffahrt und der Flösserei auf dem Rheine aus den bezüglichen völkerrechtlichen Verträgen hergeleitet werden können.

tion soit gratuitement accordée, que les bateaux et radeaux seront conduits sûrement et gratuitement à travers l'endroit où le pont sera construit et qu'à cette fin l'administration mette à disposition des bateaux à vapeur selon les besoins. Conformément à cette dernière disposition les conducteurs de bateaux à voiles et de radeaux seront obligés de se faire conduire par les bateaux destinés à faciliter le passage. Dans le cas où ce passage ne pourra pas avoir lieu immédiatement, les bateaux à voiles seront tenus de jeter l'ancre devant les tableaux d'avis établis en dessus et en dessous du pont; quant aux radeaux dont la descente doit être signalée par les avertisseurs, l'administration dirigera à leur rencontre autant que possible sans aucune perte de temps un bateau à vapeur.

Les autres Commissaires

reconnaissent que la Prusse, en remplissant les engagements stipulés ci-dessus et acceptés par eux, aura satisfait en ce qui concerne la construction d'un pont fixe à Horchheim à toutes les obligations résultant des conventions internationales touchant la libre navigation et le flottage sur le Rhin.

410. **10 August 1875,** BADISCHE BRÜCKENORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN. Sammlung 1889 S. 306, G. u. V. Bl. 1875 Nr. XXIV S. 256, vgl. Nr. 414.

411. **20 September 1875,** BADISCHE VERORDNING IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN BETR. DIE VERWALTUNG DER GEMEINSCHAFTLICHEN SCHIFFBRÜCKEN. Sammlung 1889 S. 305, G. u. V. Bl. 1875 Nr. XXVII S. 281, vgl. Nr. 412 und 413.

412. **23 November 1875,** ELSASS-LOTHRINGSCHE VERORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN BETR. DIE VERWALTUNG DER GEMEINSCHAFTLICHEN RHEINSCHIFFBRÜCKEN BEI NEUENBURG-EICHWALD UND ALTBREISACH UND ABÄNDERUNG DER POLIZEI-VERORDNUNGEN VOM 22 OKTOBER 1873 UND 7 OKTOBER 1874. A. Bl. für Ober-Elsass 1875 Nr. 35 S. 185, vgl. Nr. 411 und 413.

413. **3 Dezember 1875,** ELSASS-LOTHRINGSCHE VERORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN BETR. DIE VERWALTUNG DER GEMEINSCHAFT-

LICHEN RHEINSCHIFFBRÜCKEN BEI STRASSBURG-KEHL UND BEI SELZ-PLITTERSDORF UND ABÄNDERUNG DER POLIZEI-VERORDNUNGEN VOM 8 SEPTEMBER 1873 UND 19 SEPTEMBER 1874. A. Bl. f. Unter-Elsass 1875 Nr. 32 S. 260, vgl. Nr. 411 und 412.

414. 30 Dezember 1875, ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEI-VERORDNUNG IM EINVERSTANDNIS MIT BADEN FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKEN BEI GAMBSHEIM-FREYSTETT UND BEI DRUSENHEIM-GREFFERN. A. Bl. f. Unter-Elsass 1876 Nr. 1 S. 3, vgl. Nr. 410.

415. 1 Februar 1876, PREUSSISCHES POLIZEI-REGLEMENT BETR. DIE BENUTZUNG DER RHEINSCHIFFBRÜCKE ZUM UEBERGANG DES LANDVERKEHRS UND DURCHGANG DES SCHIFFSVERKEHRS, SOWIE DER WINTERFÄHRE UND DER EISDECKE ÜBER DEN RHEIN BEI COBLENZ. A. Bl. Coblenz 1876.

416. 7 Februar 1876, PREUSSISCHE POLIZEI-VERORDNUNG FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI DÜSSELDORF. Sammlung 1889, S. 344, A. Bl. Düsseldorf 1876 Stück 8 S. 60.

417. 4 Mai 1876, PREUSSISCHE POLIZEI-VERORDNUNG FÜR DIE BENUTZUNG DER RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI COBLENZ. Sammlung 1889 S. 322, A. Bl. Coblenz 1876.

418. 2 Juni 1876, ABÄNDERUNG DES PREUSSISCHEN REGULATIVS VOM 23 MÄRZ 1870, BETR. DAS LOOTSENWESEN. Sammlung 1889 S. 203. A. Bl. Wiesbaden 1876 S. 146.

419. 30 Juli 1876, HESSISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DIE AUSFÜHRUNG DER SCHIFFAHRTS-POLIZEI- UND FLOSSORDNUNG FÜR DEN RHEIN. Sammlung S. 377, Reg. Bl. 1876 Nr. 39 S. 467.

Mit Bezug auf Art. XXIII der Schiffahrts-Polizei- und Flosz-Ordnung für den Rhein — Reg. Bl. 1869 Nr. 28 — wird hierdurch bekannt gemacht, dasz die Leitung der zu Mainz errichteten Floszuntersuchungsstelle dem Groszherzoglichen Hafencommissär daselbst übertragen worden ist, bei welchem mithin in Gemäszheit der bestehenden Vorschriften die untersuchungspflichtigen Flosze anzumelden sind.

Darmstadt, den 30. Juli 1876.

Groszherzogliches Gesammt-Ministerium.

v. STARCK. ROTHE.

420. 1877, NACHTRAG ZUR SCHIFFAHRTSPOLIZEI- UND FLOSSORDNUNG VON 1868. Baden 24 Januar 1878 G. u. V. Bl. 1878 S. 10, Bayern 31 Dezember 1877 G. u. V. Bl. 1878 S. 1, Elsass-Lothringen 7 Februar 1878 A. Bl. f. Ober-Elsass 1878 Nr. 6 S. 27, 12 Februar 1878 A. Bl. f. Unter-Elsass 1878 Nr. 7 S. 33, Hessen 7 Februar 1878 Reg. Bl. 1878 Nr. 1, Niederland 2 Februar 1878 Staatsblad 1878 Nr. 7, Preussen 14 Januar 1878 A. Bl. Düsseldorf 1878 Extrablatt zu Stück 2.

§. 1. Zwischen Art. II und III wird unter Art. IIa nachfolgende Vorschrift aufgenommen:

Die Schiffs- und Floszführer sind verpflichtet, auf denjenigen mittels Ton-

§ 1. Tusschen art. II en III wordt als art. II*a* het volgende voorschrift opgenomen:

De schippers en vlotvoerders zijn verpligt op de door tonnen, bakens of ande-

nen, Baaken oder andern Schiffahrtszeichen erkennbar gemachten Stromstrecken, desen geringe Tiefe oder Breite, oder auch zeitweise Veruntiefung besondere Vorsicht bei der Durchfahrt nötig macht, den Anweisungen und Befehlen, welche die Strom-Polizei-Beambten in Bezug auf die Durchfahrt dieser Stromstrecken erteilen, Folge zu leisten

Die Fahrt zur Nachtzeit oder mit zu tief gehenden Fahrzeugen auf diesen Stromstrecken kann durch die Strom-Polizeibeambten verboten werden.

Von einem solchen Verbot werden die Schiffahrt- und Flöszereitreibenden durch öffentliche Bekanntmachung rechtzeitig in Kenntnis gesetzt werden.

§ 1a. In Art. XV Ziffer 1 dritter Satz, welcher lautet:

„Die den Dampfschiffen angehängten Fahrzeuge, sowie alle ohne Dampfkraft fahrenden Schiffe müssen mit einer weiszen Laterne hoch am Maste, die ohne Dampfkraft zu Tal fahrenden Schiffe auszerdem noch mit einer eben solchen Laterne am Bugspriet versehen sein", werden bei den zu Tal fahrenden Schiffen, die mit gesperrter Schrift bezeichneten Worthe ohne Dampfkraft gestrichen.

§. 2. Die Vorschrift in Art. XV Ziffer 6, letzter Absatz wird abgeändert wie folgt:

Bei Nebel, Schneegestöber, Sturm, Treibeis und Eisgang dürfen Flösze nicht fahren.

Werden sie während der Fahrt davon betroffen, so müssen sie bei der nächsten erreichbaren Landungsstelle beilegen.

§ 3. Art. XVI Ziffer 1 erhält folgende Abänderung:

Auf der Stromstrecke unterhalb der Lauter ist das Verhältnis des Wasserstandes zu den an den Landungsplätzen zu Speyer, Mannheim, Mainz, Biebrich, Coblenz, Cöln, Düsseldorf, Emmerich,

re teekenen voor de scheepvaart aangeduide riviervakken, wier geringe diepte of breedte of wel tijdelijke verondieping bijzondere voorzigtigheid bij de doorvaart noodig maakt, de aanwijzingen en bevelen, door de beambten der rivierpolitie betrekkelijk de vaart op deze riviervakken gegeven, op te volgen.

De vaart bij nacht of met te diep gaande vaartuigen kan op deze riviervakken door genoemde politiebeambten verboden worden.

Dergelijk verbod wordt door openbare aankondiging tijdig ter kennis van de belanghebbenden bij de scheep- en vlotvaart gebragt.

§ 2. Het voorschrift in art. XV, sub 6, laatste alinea, wordt gewijzigd als volgt:

Bij mist, sneeuwjagt, storm, drijfijs en ijsgang mogen vlotten niet varen. Worden zij onderweg door dergelijk weder overvallen, dan moeten zij op de eerste bereikbare aanlegplaats gaan liggen.

§ 3. Art. XVI, sub 1, wordt als volgt gewijzigd:

Op het gedeelte der rivier beneden de *Lauter* dient de waterstand aan de te *Spiers, Mannheim, Mainz, Biebrich, Coblenz, Keulen, Dusseldorf, Emmerik, Nijmegen, Arnhem, Vreeswijk, Tiel* en

Nymwegen, Arnheim, Vreeswyk, Tiel und Bommel angebrachten Marken I, II, III für das Verhalten der Dampfschiffe bei ihrer Fahrt von einem dieser Plätze bis zum nächsten nach den unter Littr. a, b und c dieses Artikels enthaltenen Bestimmungen maszgebend.

Art. XVI Ziffer 3 wird abgeändert wie folgt:

Flözse dürfen nicht abfahren, wenn der Wasserstand des Rheins an dem der Landungsstelle zunächst gelegenen Pegel bei steigendem Wasser bereits die unten bezeichnete Höhe erreicht hat und bei fallendem Wasser noch nicht bis zu der unten bezeichneten Höhe gesunken ist.

Nämlich am Pegel zu:

	bei steigendem Wasser.	bei fallendem
Hüningen	2,7 Mtr.	3 Mtr.
Breisach (linkes Ufer)	2,5 „	2,8 „
Schönau	2,2 „	2,5 „
Gerstheim	2,1 „	2,4 „
Straszburg	2,5 „	2,8 „
Selz	2,2 „	2,5 „
Neuburg	2,0 „	2,3 „
Speyer	3,7 „	4,0 „
Mannheim (Floszpegel)	3,9 „	4,2 „
Mainz	3,0 „	3,2 „
Bingerloch (Rüdesheimer Pegel) ...	3,6 „	3,9 „
Coblenz	4,1 „	4,4 „
Cöln	4,4 „	4,7 „
Düsseldorf	4,4 „	4,7 „
Wesel	4,1 „	4,7 „
Emmerich	4,4 „	5,0 „
Nymwegen	4,5 „	5,0 „
Arnheim	3,5 „	4,0 „

Ist an einem der vorstehend genannten Plätze ein Wasserstand eingetreten, bei welchem die Abfahrt der Flösze nicht gestattet sein würde, so müssen die an diesem Platze anlangenden Flösze bei der nächsten geeigneten Landungsstelle beilegen.

Bommel aangebragte merken I, II en III tot maatstaf voor de vaart der stoombooten van een dezer plaatsen tot aan de naastvolgende, volgens de bepalingen daarvoor onder litt. *a*, *b* en *c* van dit artikel vastgesteld.

Art. XVI, sub 3, wordt gewijzigd als volgt:

Vlotten mogen niet varen, wanneer de waterstand van den *Rijn* aan de naastbijgelegen peilschaal bij wassend water reeds de hierna te melden hoogten bereikt heeft en bij vallend water nog niet tot die hoogten gedaald is, en wel aan de peilschaal te:

	bij wassend water.	bij vallend
Hüningen	2.7 M.	3. M.
Breisach	2.5 „	2.8 „
Schönau	2.2 „	2.5 „
Gerstheim	2.1 „	2.4 „
Straatsburg	2.5 „	2.8 „
Selz	2.2 „	2.5 „
Neuburg	2.0 „	2.3 „
Spiers	3.7 „	4.0 „
Mannheim	3.9 „	4.2 „
Mainz	3.0 „	3.2 „
Bingerloch	3.6 „	3.9 „
Coblenz	4.1 „	4.4 „
Keulen	4.4 „	4.7 „
Dusseldorf	4.4 „	4.7 „
Wesel	4.1 „	4.7 „
Emmerik	4.4 „	5.0 „
Nijmegen	4.5 „	5.0 „
Arnhem	3.5 „	4.0 „

Is op een der bovenstaande plaatsen een waterstand ingetreden, waarbij de afvaart van vlotten niet geoorloofd zou zijn, dan moeten de op deze plaatsen aankomende vlotten op de naastbijzijnde geschikte aanlegplaats gaan liggen.

§ 4. Bestimmungen in Betreff der Flösze, Bezeichnung und Beschränkung der Breite und Länge der Flösze.

Art. XXI wird abgeändert, wie folgt:

Jedes Flosz hat in der Mitte seiner Länge und in einer Höhe von mindestens 3 Mtr. über seiner Oberfläche zwei parallel mit der Längenachse übereinander fest angebrachte weisze Tafeln zu führen, von welchen die obere in rot die Anfangsbuchstaben der Vornamen, den Familienamen und Wohnort des Besitzers, die untere in schwarz die gleichen Angaben inbetreff des Floszführers in lateinischen Schriftzügen von mindestens 30 cm. Höhe und 5 cm. Breite zu enthalten hat, und zwar auf beiden Seiten der Tafeln.

Die Breite der den Rhein befahrenden Flösze darf auf der Stromstrecke

von Basel bis Kehl	.....	6 Mtr.
von Kehl bis Steinmauern	....	17 „
von Steinmauern bis Germersheim	.....	27 „
von Germersheim bis Mannheim		36 „
von Mannheim bis Coblenz	...	63 „
von unterhalb Coblenz	.....	72 „

nicht übersteigen.

Auszerdem wird die Länge der Flösze für die Stromstrecke

von Basel bis Kehl auf	.....	27 Mtr.
von Kehl bis Steinmauern auf	.	90 „

beschränkt.

An den Längenseiten der Flösze dürfen einzelne Floszteile oder andere für die Schiffe, Brücken usw. hinderliche Gegenstände nicht hervorragen.

§ 5 und 6. Art. XXXI erhält folgende Abänderung:

a. *Hinsichtlich der Flosz-Wahrschau.*

Auf der Rheinstrecke zwischen Kehl und Steinmauern sind die Floszführer von der Verpflichting einen Wahrschaunachen vorauszusenden, entbunden,

§ 4. Bepalingen betrekkelijk de vlotten, aanduiding en beperking hunner lengte en breedte.

Art. XXI wordt gewijzigd als volgt:

Ieder vlot moet op het midden der lengte en minstens 3 M. boven de oppervlakte twee aan de lengte-as evenwijdige boven elkander vast aangebragte wit geschilderde borden voeren, waarvan op het bovenste in *rood* de voorletters der voornamen, de geslachtsnaam en de woonplaats van den eigenaar, en op het onderste in *zwart* dezelfde opgaven betrekkelijk den vlotvoerder, alles in latijnsche letters van minstens 30 c.M. hoogte en 5 c.M. breedte moeten zijn geverwd en wel op de beide vlakken der borden.

De breedte van de vlotten, die den *Rijn* bevaren, mag niet te boven gaan op het gedeelte van den stroom:

van *Bazel* tot *Kehl*	.....	6 M.
van *Kehl* tot *Steinmauern*	....	17 „
van *Steinmauern* tot *Germersheim*	.....	27 „
van *Germersheim* tot *Mannheim*		36 „
van *Mannheim* tot *Coblenz*	....	63 „
beneden *Coblenz*	.....	72 „

Bovendien mag de lengte der vlotten niet te bovengaan voor het riviervak:

van *Bazel* tot *Kehl*	.....	27 M.
van *Kehl* tot *Steinmauern*	....	90 „

Aan de zijkanten van de vlotten mogen geen losse deelen van het vlot of andere voor de schepen, bruggen, enz., hinderlijke voorwerpen uitsteken.

§ 5 en 6. Art. XXXI wordt als volgt gewijzigd:

a. *Betrekkelijk de posten van waarschuwers der vlotten.*

Op het gedeelte van den *Rijn* tusschen *Kehl* en *Steinmauern* behoeven de vlotten geen waarschuwingsboot vooruit te zenden, wanneer zij tot waarschuwing

wenn sie sich zum Wahrschauen der daselbst entlang des Rheines bestehenden elektromagnetischen Signalvorrichtung bedienen.

Sobald ein Flosz an einer der Schiffbrücken bei Freistett-Offendorf, Greffern-Drusenheim oder Plittersdorf-Selz durch den Telegraphen angemeldet ist, wird auf der Schiffbrücke zunächst des rechtsseitigen Ufers die in Art. I Ziff. 2 vorgeschriebene Wahrschauflagge aufgehiszt und erst wieder eingezogen, wenn das Flosz die Brücke passiert hat.

Unter gleicher Voraussetzung kann bei einer etwaigen Weiterführung der oben genannten Signaleinrichtung von Plittersdorf rheinabwärts auch hier das Wahrschauen der Flösze mittels des Telegraphen stattfinden.

Wenn die Floszführer die Signaleinrichtung nicht benutzen wollen, oder bei etwaiger Störung in der Leitung der letzteren, hat die Wahrschau in der in Art. I Ziff. 2 bestimmten Weise zu geschehen. Doch wird den Floszführern gestattet, statt eines Nachens sich eines s. g. Fahrbodens aus Holzstämmen oder Brettern bestehend, für die Wahrschau zu bedienen.

b. *Hinsichtlich der Ausrüstung, Bemannung und Untersuchung der Flösze.*

Die Bestimmungen in den Art. XXII bis XXVI finden auf den Betrieb der Flöszerei auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim keine Anwendung. Sie treten für Flösze, welche auf diese Stromstrecke kommend, Mannheim passieren, dergestalt in Wirksamkeit, dasz Mannheim als Ort der Abfahrt solcher Flösze angesehen wird.

Dagegen wird vorgeschrieben:

1) Auf der Stromstrecke von Kehl bis Steinmauern müssen auf Flöszen bis zu 12 Mann Bemannung ein Seil, auf gröszeren Flöszen zwei Seile, von je mindestens 40 Mtr. Länge, in der Stromder vlotten gebruik maken van de aldaar langs den *Rijn* aangebragte electromagnetische sein-inrigting.

Zoodra de aanstaande komst van een vlot aan een der schipbruggen bij *Freistett-Offendorf, Greffern-Drüssenheim* of *Plittersdorf-Selz* door den telegraaf is aangekondigd, wordt op die brug nabij den regteroever de in art. 1, sub 2, voorgeschreven waarschuwingsvlag geheschen en eerst, wanneer het vlot door de brug gevaren is, weder ingehaald.

Onder gelijk voorbehoud kan bij uitbreiding der bovengenoemde seininrigting beneden *Plittersdorf* ook hier het waarschuwen langs telegraphischen weg geschieden.

Wanneer de vlotvoerders geen gebruik van den telegraaf willen maken of wel bij storing in de geleiding, moet het waarschuwen op de in art. 1, sub 2, bepaalde wijze geschieden.

Ook mogen de vlotvoerders zich daarvoor, in plaats van eene schuit, van een zoogenaamd drijvend raam van rond hout of planken bedienen.

b. *Betrekkelijk de uitrusting, de bemanning en het onderzoek der vlotten.*

De bepalingen in de artikelen XXII tot XXVI zijn niet van toepassing op de vlotvaart boven *Mannheim.* Wanneer vlotten van dit riviervak *Mannheim* voorbij varen, wordt deze plaats voor de toepassing van genoemde bepalingen als het punt van afvaart beschouwd.

Daarentegen moeten:

1°. op het riviervak van *Kehl* tot *Steinmauern* op vlotten, die hoogstens 12 koppen bemanning hebben, één kabel, op grootere vlotten twee kabels elk van minstens 40 M. lengte en op het

strecke von Steinmauern bis Mannheim auf jedem Flosz ein groszes Seil von 160—180 Mtr. Länge und ein Beiseil von 15—20 Mtr. Länge vorhanden sein.

2) Auf der Stromstrecke zwischen Kehl und Steinmauern musz jedes Flosz mindestens mit einem Mann auf 15 Cubikmeter Inhalt der eingebundenen Hölzer bemannt sein.

Auf der Stromstrecke von Steinmauern bis Germersheim hat die Bemannung der Flösze mindestens zu bestehen:

A. Bei Rundholzflöszen.

a. von leichteren Hölzern, aus je einem Mann auf 15 Cubikm. Inhalt.

b. aus schwerenen Hölzern, aus je einem Mann auf 20 Cubikm. Inhalt.

B. Bei Flöszen aus geschnittenen Waren.

a bis zu 180 Cubikm. Inhalt aus je einem Mann auf 20 Cubikmeter Inhalt.

b. von 180—300 Cubikm. Inhalt aus je einem Mann auf 25 Cubikmeter Inhalt.

c. von über 300 Cubikm. Inhalt aus je einem Mann auf 30 Cubikmeter Inhalt.

Auf der Stromstrecke von Germersheim bis Mannheim kann diese Bemannung überall um ein Viertel gemindert werden.

Von dem Vorhandensein der nötigen Bemannung und der zur Ausrüstung vorgeschriebenen Seile haben sich die Brückenmeister bei der Durchfahrt der Flösze an der Brücke zu vergewissern, und bei nicht vorschriftsmäsziger Ausrüstung oder Bemannung der Flösze die Beilegung der letzteren an der nächsten Landungsstelle anzuordnen. Die Fahrt darf erst nach erfolgter Vervollständigung der Ausrüstung bezw. der Mannschaft fortgesetzt werden.

§. 7 Jeder Führer eines Schiffes oder Floszes hat während der Ausübung seines Gewerbes neben dem in Art.

riviervak van *Steinmauern* tot *Mannheim* op ieder vlot een groote kabel van 160 tot 180 M. lengte en een hulpkabel van 15 tot 20 M. lengte aanwezig zijn;

2°. op het riviervak tusschen *Kehl* en *Steinmauern* alle vlotten bemand zijn met minstens één man per 15 M³. inhoud der aaneengekoppelde houtmassa.

Op het riviervak van *Steinmauern* tot *Germersheim* moet de bemanning der vlotten bestaan uit:

A. Bij vlotten van onbezaagd hout:
a. van kleine afmetingen,
minstens één man per 15 M³. inhoud;
b. van zware afmetingen,
minstens één man per 20 M³. inhoud.
B. Bij vlotten van bezaagd hout:

a. tot 180 M³. inhoud,
minstens één man per 20 M³.;
b. van 180 tot 300 M³. inhoud,
minstens één man per 25 M³.;

c. Boven 300 M³. inhoud,
minstens één man per 30 M³.

Op het riviervak van *Germersheim* tot *Mannheim* mag deze bemanning overal met een vierde verminderd worden.

De brugwachters moeten bij het doorvaren der vlotten door de bruggen onderzoeken of de noodige bemanning en de voorgeschreven kabels aanwezig zijn, en, wanneer de uitrusting of bemanning der vlotten niet overeenkomstig de voorschriften is, het vastleggen der vlotten aan de naastbijzijnde aanlegplaats gelasten. De vaart mag eerst na het aanvullen der uitrusting of bemanning voortgezet worden.

§ 7. Ieder gezagvoerder van een schip of vlot moet gedurende de uitoefening van zijn bedrijf, behalve het bij art.

XXXIV der Schiffahrts-Polizei- und Flosz-Ordnung vorgeschriebenen Abdruck dieser Verordnung auch einen Abdruck des gegenwärtigen Nachtrags mit sich zu führen und den Polizei-, Zoll-, Hafen und- Wasserbau-Beambten auf Verlangen vorzuzeigen.

§ 8. Wegen Bestrafung von Zuwiderhandlungen gegen die im gegenwärtigen Nachtrage gegebenen Vorschriften wird auf den Art. XXXII der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 Bezug genommen.

XXXIV van het reglement van politie op de scheep- en vlotvaart voorgeschreven exemplaar van dit reglement, ook een exemplaar van dit bijvoegsel bij zich hebben en dit, des gevorderd, aan politie-, tol-, haven- en waterstaatsbeambten vertoonen.

§ 8. Voor het geval van overtreding der in de vorige paragrafen gegeven voorschriften, wordt verwezen naar de strafbepalingen, vervat in artikel XXXII der herziene Rijnvaart-akte van 17 October 1868.

421. 27 Januar 1877, DEUTSCHES REICHSGERICHTSVERFASSUNGSGESETZ. Par. 14, 1, betr. die besonderen Gerichte. Sammlung 1889 S. 231, Reichsgesetzblatt 1877 Nr. 4 S. 41.

§. 14. Als besondere Gerichte werden zugelassen:
1. die auf Staatsverträgen beruhenden Rheinschiffahrts-und Elbzollgerichte.

422. 30 Januar 1877, DEUTSCHES REICHSEINFÜHRUNGSGESETZ ZUR ZIVILPROZESSORDNUNG. Par. 3 Absatz 2 betr. die Zivilprozessordnung für besondere Gerichte. Sammlung 1889 S. 231, Reichsgesetzblatt 1877 Nr. 6 S. 244.

Insoweit die Gerichtsbarkeit in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, für welche besondere Gerichte zugelassen sind, durch die Landesgesetzgebung den ordentlichen Gerichten übertragen wird, kann dieselbe ein abweichendes Verfahren gestatten.

423. 30 Januar 1877, ABÄNDERUNG DES PREUSSISCHEN REGULATIVS VOM 23 MÄRZ 1870 BETR. DAS LOOTSENWESEN. Sammlung 1889 S. 204, A. Bl. Düsseldorf 1877 S. 69.

424. 1 Februar 1877, DEUTSCHES REICHSEINFÜHRUNGSGESETZ ZUR STRAFPROZESSORDNUNG. Par. 3 Absatz 2 betr. die Strafprozessordnung für besondere Gerichte. Sammlung 1889 S. 231, Reichsgesetzblatt 1877 Nr. 8 S. 346.

Insoweit die Gerichtsbarkeit in Strafsachen, für welche besondere Gerichte zugelassen sind, durch die Landesgesetzgebung den ordentlichen Gerichten übertragen wird, kann diese ein abweichendes Verfahren gestatten.

425. 10 März 1877, PREUSSISCHE POLIZEIVERORDNUNG FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI WESEL. Sammlung 1889 S. 348, A. Bl. Düsseldorf 1877 Stück 11 S. 129.

426. 10 März 1877, ABÄNDERUNG DER PREUSSISCHEN POLIZEI-VERORDNUNG FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI DÜSSELDORF. Sammlung 1889 S. 346, A. Bl. Düsseldorf 1877 S. 133.

427. 3 Mai 1877, BEKANNTMACHUNG DER K. PREUSSISCHEN REGIERUNG ZU WIESBADEN BETR. DIE UNTERSUCHUNGSKOMMISSION FÜR RHEINFLÖSSE BEI SCHIERSTEIN. Sammlung 1889 S. 378, A. Bl. Wiesbaden 1877 S. 129.

Unter Bezugnahme auf Art. XXIII bis XXVIII der Schiffahrts-Polizei- und Flossordnung für den Rhein (A.-Bl. v. 1869, S. 176) bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass zu Schierstein eine Commission zur Untersuchung der Rheinflösse am 1. Juni d. Js. in Function treten wird. Die Untersuchung der Rheinflösse kann sowohl auf dem offenen Rheinstrom bei Schierstein, als auch in dem Schiersteiner Hafen erfolgen und sind mit Vornahme derselben der Bürgermeister Dressler (oder in Verhinderungsfällen der Bürgermeister-Stellvertreter)zu Schierstein in Gemeinschaft mit dem Kribbmeister Assmann zu Biebrich beauftragt. Der Antrag auf Untersuchung der Flösse ist stets an den Bürgermeister zu Schierstein zu richten und werden für die Untersuchung keine Gebühren erhoben werden.

428. 12 Juli 1877, BADISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DIE AUSLADEPLÄTZE AM RHEIN. Sammlung 1889 S. 59, Bad. St.-A. 1877 Nr. XXXII S. 242.

Unter Bezugnahme auf die diesseitigen Bekanntmachungen vom 15. März 1870 (Staatsanzeiger S. 50/51) und vom 19. Mai 1870 (Staatsanzeiger S. 110) wird auf Grund des Artikels 11 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte die oberhalb derstehenden Rheinbrücke bei Mannheim am Rhein befindliche sogenannte Wasserschachtel am Rennershof als eine Ausladestelle für nicht unter Zollcontrole stehende Güter erklärt und der polizeilichen Aufsicht des Grossherzoglichen Haupt-Zollamtes Mannheim unterstellt.

So lange die Stadt Mannheim die Unterhaltung der Wasserschachtel besorgt, ist die Stadt befugt, nach einem gemäss Artikel 27 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte vom Handelsministerium zu genehmigenden Tarif von den daselbst lagernden Gütern ein Platzgeld zu erheben.

429. 4 September 1877, PROTOKOLL XVIII DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE ERSETZUNG DER FRANZÖSISCHEN SPRACHE IN DEN PROTOKOLLEN DER ZENTRAL-KOMMISSION DURCH DIE NIEDERLÄNDISCHE SPRACHE. Lagemans Nr. 608.

Protokoll

Der Königlich Niederländische Bevollmächtigte hat in dem an die übrigen Rheinschifffahrts-Bevollmächtigten gerichtenen Schreiben vom 6 November 1876 den Vorschlag gemacht:

„Fernerhin die Protokolle statt Deutsch und Französisch, Deutsch und Niederländisch abzufassen und diese Regel auch auf die in Deutscher Sprache bereits festgestellten Protokolle der gewöhnlichen Sitzung von 1876 anzuwenden, so wie über diesen Vorschlag nach 9. B. des Schlusssatzes zu Art. 47 der revidirten Rheinschifffahrtsacte im Correspondenzwege Beschluss zu fassen."

Die Beschlussfassung im Correspondenzwege ist nicht zu Stande gekommen, weil die Bevollmächtigten von Elsass-Lothringen und Preussen wegen mangelnder In-

struction bisher nicht in der Lage waren, Erklärungen abzugeben. Auf Antrag der genannten Bevollmächtigten wurde der Vorschlag des Königlich Niederländischen Bevollmächtigten in der heutigen Sitzung einer eingehenden Erörterung unterzogen.

Bei derselben wurde zunächst hervorgehoben, dass die Rheinschifffahrts-Central-Commission in der Sitzung vom 5 August 1816 (§ IX. des Prot.) hinsichtlich der Abfassung der Protokolle folgenden Beschluss gefasst habe:

„Suivant les différentes attributions dont le Congrès de Vienne a investi la Commission Centrale, on a résolu d'établir encore outre le procès-verbal actuel uniquement destiné à l'organisation et à la législation, un registre des délibérations pour les affaires courantes de l'administration, et que le premier sera tenu en français et le second en allemand,"

welcher dann durch Beschluss vom 7 Januar 1817 § II. in folgender Weise abgeändert worden sei:

„Ensuite on est convenu, que dorénavant le Procès-verbal sera inséré dans les registres à ce destinés en idiome français et allemand; on regardera toujours le procès-verbal dressé en langue française comme la pièce originale, et sous ce rapport il sera signé par tous les membres de la commission centrale. Mais dans le cas extraordinaire où il y aura de doute relativement au sens et au contenu d'un vote quelconque, dicté ou donné par écrit au procès-verbal, ce vote sera jugé d'après la langue dans laquelle il y a été présenté primitivement."

Da weitere Bestimmungen über die Art der Protokollführung nicht getroffen worden sind, so bilden obige Bestimmungen noch die gegenwärtig geltende Norm.

Die Deutschen Bevollmächtigten erkennen an, dass der von dem Königl. Niederländischen Bevollmächtigten beantragte Wegfall der Französischen Sprache in den Sitzungs-Protokollen der Commission nach der gegenwärtigen Lage der Verhältnisse nur erwünscht sein kann und der Anspruch der Niederlande wegen gleichzeitiger Anwendung der Niederländischen neben der Deutschen Sprache vom Standpunkte des internationalen Rechtes und Gebrauches an sich nicht unberechtigt erscheint. Wenn man aber für alle Protokolle den Deutschen und den Niederländischen Text als Original-text nebeneinander gelten lassen wollte, so würde man damit von der bisherigen Regel, dass nur *ein* Text und zwar der Französische als Originaltext gilt, in einer, das praktische Bedürfniss weit überschreitenden Weise abweichen. Die Deutschen Bevollmächtigten sind desshalb der Ansicht, dass es zu möglichster Vermeidung der aus dem Nebeneinanderbestehen zweier Originaltexte entspringenden Schwierigkeiten zweckmässig sein würde, nach Analogie der Bestimmungen des eben angeführten Protokolles vom 6 Aug. 1816 festzusetzen, dass bei denjenigen Protokollen, welche Zusätze, Abänderungen oder Erläuterungen der revidirten Rheinschifffahrtsacte, des Schlussprotokolles und der zur Ausführung der Acte erlassenen gemeinschaftlichen Verordnungen enthalten, das Deutsche und Niederländische Protokoll als Originalprotokolle von den Commissionsmitgliedern unterzeichnet würden, bei allen übrigen Protokollen aber lediglich der Deutsche Text als Originaltext zu betrachten sei.

Der Niederländische Bevollmächtigte erklärte hierauf: Niederländischer Seits könne nicht zugegeben werden, dass der Gegenvorschlag der Deutschen Bevollmächtigten dem praktischen Bedürfnisse entspreche. Die Königl. Niederländische Regierung müsse auch aus dem Gesichtspunkte dieses Bedürfnisses Werth darauf

legen, einen Originaltext sämmtlicher Protokolle der Central-Commission in eigener Sprache zu besitzen, wenngleich zugegeben werde, dass die Protokolle von ungleicher Wichtigkeit seien. Auch für andere Protokolle als die in dem Vorschlage der Deutschen Bevollmächtigten bezeichneten könne die Nothwendigkeit eintreten, auch der eigenen Behörde gegenüber nicht nur auf die Beschlüsse, sondern, auch auf die Verhandlungen der Commission hin zu weisen, ohne dass dieses in jedem Falle vorher sich bestimmen lasse. Bei der von den Deutschen Commissären vorgeschlagenen Beschränkung könne leicht der Fall vorkommen, dass über die Auslegung des Deutschen Originaltextes in den Niederlanden verschiedene Meinungen hervortreten. Wenn nun die Deutschen Bevollmächtigten den Niederländischen Vorschlag vom Standpunkte des internationalen Rechtes aus als begründet anerkennten, so bleibe nur die Frage zu beantworten übrig, wie etwaigen aus dem Nebeneinanderbestehen zweier Originaltexte entspringenden Schwierigkeiten vorzubeugen sein würde. Zur Mitwirkung bei Lösung dieser Frage sei der Bevollmächtigte gerne erbötig; dem obigen Vorschlage seiner Deutschen Collegen, wie er jetzt laute, beizutreten, sei er aber nicht in der Lage.

Dieser Erklärung gegenüber glaubten die Deutschen Bevollmächtigten auf ihrem Vorschlage nicht beharren zu sollen, sondern einigten sich dahin, dem Vorschlage des Königl. Niederländischen Bevollmächtigten,

„fernerhin die Protokolle statt Deutsch und Französich, Deutsch und Niederländisch abzufassen,"

mit dem Zusatze zuzustimmen:

„dass Vorträge und Erklärungen Deutscher Seits in *Deutscher*, Niederländischer Seits in *Niederländischer* Sprache zu Protokoll gegeben und erstere in das Niederländische Protokoll in Niederländischer, letztere in das Deutsche Protokoll in Deutscher Uebersetzung aufgenommen werden."

Sie setzen hierbei als selbstverständlich voraus, dass die mündlichen Verhandlungen der Central-Commission wie bisher in Deutscher Sprache geführt werden.

Der Niederländische Bevollmächtigte stimmte vorstehendem Zusatze zu.

Mannheim den 4 September 1877.

MUTH, Vorsitzender. WEBER. METZ. v. WERNER. VERKERK-PISTORIUS. WENDT.

430. 29 Oktober/26 November 1877, BADISCH-ELSASS-LOTHRINGSCHE VERORDNUNG BETR. DEN DURCHLASS DER FLÖSSE UND SCHIFFE DURCH DIE RHEINSCHIFFBRÜCKEN BEI GAMBSHEIM—FREISTETT, DRUSENHEIM—GREFFERN UND SELZ—PLITTERSDORF. Sammlung 1889 S. 306, Badisches G. u. V. Bl. 1877 S. 175, A. Bl. für Unter-Elsass 1877 Nr. 37 S. 175.

431. 5 September 1878. AUSZUG AUS PROTOKOLL XVII DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI RHENEN UND BEI BAANHOEK (SLIEDRECHT). Lagemans Nr. 616.

432. 4 November 1878, ELSASS-LOTHRINGSCHES GESETZ BETR. DIE AUSFÜHRUNG DES GERICHTSVERFASSUNGSGESETZES. Par. 7, betr. die Gerichtsbarkeit. Sammlung 1889 S. 235, Ges. Bl. f. Els.-Lothr. 1878 Nr. 13 S. 65.

§ 7. Die Friedensgerichte erhalten die Bezeichnung Amtsgerichte, das Appellationsgericht erhält die Bezeichnung Oberlandesgericht.

Die Handelsgerichte werden aufgehoben.

Die ordentlichen Landesgerichte im Sinne des Gerichtsverfassungsgesetzes sind die Amtsgerichte, die Landgerichte und das Oberlandesgericht.

433. 1879, VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEFÖRDERUNG EXPLOSIVER ENTZÜNDLICHER, ÄTZENDER UND GIFTIGER STOFFE AUF DEM RHEINE, IN NIEDERLAND NUR ÄTZENDE UND GIFTIGE STOFFE. Baden 1 März 1880 G. u. V. Bl. 1880 Nr. VIII S. 39, Bayern 1 März 1880 G. u. V. Bl. 1880 Nr. 15 S. 105, Elsass-Lothringen 17/25 März 1880 A. Bl. f. Ober-Elsass Nr. 8, für Unter-Elsass Nr. 11, Hessen 1 März 1880 Reg. Bl. 1880 Nr. 4 S. 9, Niederland 16 März 1880 Staatscourant Nr. 66, Preussen 22 März 1880 A. Bl. Coblenz Nr. 13.

(BADEN.) Nachdem die Regierungen der Rheinuferstaaten sich auf Grund der in der Sitzung der Rheinschifffahrts-Centralkommission vom 2. September 1879 gefaszten Beschlüsse wegen der Erlassung einer neuen gemeinsamen Verordnung über den Transport explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rheine geeinigt haben, so wird im Einverständnisz mit Groszherzoglichem Ministerium des Innern die bezügliche Verordnung nachstehend mit dem Anfügen bekannt gemacht, dasz dieselbe vom Tage der Verkündigung an in Kraft tritt und von diesem Zeitpunkt an die unterm 3. Juni 1869 verkündete Verordnung über den Transport entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rheine (Gesetzes- und Verordnungsblatt 1869 Seite 244 ff.) auszer Wirksamkeit gesetzt ist.

Zugleich wird bemerkt, dasz im Groszherzogthum die nach §. 7 der Verordnung der Polizeibehörde zugewiesene Funktion durch die Ortspolizeibehörde auszuüben und die nach §§. 4, 14, 15, 16, 18 und 22 der Verordnung den Polizei- oder Hafenbehörden übertragenen Anordnungen an den Orten, wo eine besondere Hafenaufsichtsbehörde besteht, durch die letztere, im Uebrigen aber durch die Ortspolizeibehörde zu veranlassen sind.

Karlsruhe, den 1. März 1880.

Groszherzogliches Handelsministerium.

TURBAN. Vdt. PANTHER.

(BAYERN.) Nachdem sich das Bedürfnisz einer Revision der bestehenden Bestimmungen über den Transport entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rheine ergeben hat und die hierüber von den Bevollmächtigten der Rhein-Uferstaaten in der Sitzung der Rheinschifffahrts-Central-Kommission vom 2. September v. Js. — Protokoll-Nr. XXIII — getroffene Vereinbarung allseitig genehmigt worden ist, so wird die beschlossene neue Verordnung auf Grund Allerhöchster Ermächtigung Seiner Majestät des Königs mit dem Beifügen zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz dieselbe an die Stelle der mit Ministerial-Bekanntmachung vom 5. Juli 1896 — Regierungsblatt Nummer 47 — veröffentlichten Verordnung zu treten hat.

München, den 1. März 1880.

V. PFRETZSCHNER. V. PFEUFER. DR. V. FÄUSTLE. *Der General-Secretär* DR. V. PRESTELE.

(ELSASS-LOTHRINGEN.)

(HESSEN.) Die nachstehende, zwischen den Bevollmächtigten der Rheinufer staaten vereinbarte Verordnung über den Transport explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rheine wird hiermit unter dem Anfügen zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz dieselbe mit dem Erscheinen gegenwärtiger Bekanntmachung in dem Groszherzoglichen Regierungsblatte für die Groszherzoglich Hessische Rheinstrecke in Kraft tritt.

Zuwiderhandlungen gegen gedachte Verordnung werden der Bestimmung in Art. 32 der revidirten Rheinschifffahrtsacte vom 17. October 1868 — (Reg. Bl. 1869 Nr. 22 S. 389) — gemäsz mit einer Geldbusze von 8. M. bis 240 M. bestraft.

Die mittelst Bekanntmachung vom 25. Juni 1869 (Reg.-Bl. Nr. 28 S. 501) veröffentlichte Verordnung über den Transport entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rheine ist aufgehoben.

Darmstadt, den 1. März 1880.

Aus Allerhöchstem Auftrag:

Groszherzogliches Staatsministerium.

v. STARCK. ROTHE.

(NIEDERLAND.) Siehe unten.

(PREUSSEN.) Im Auftrage der Herren Minister des Innern und für Handel und Gewerbe und im Einverständnisse mit den Regierungen der Rheinuferstaaten, wird unter Bezugnahme auf den Artikel 32 der revidirten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 (Ges. Sammlung von 1869, Seite 814) über den Transport explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein unter Aufhebung der diesen Gegenstand betreffenden Verordnung vom 6. August 1866) Amtsblatt vom 1869, Seite 176 und 177) auf Grund der §§ 11 und 12des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 für den Umfang unseres Verwaltungsbezirks nachstehende Polizei-Verordnung erlassen:

Coblenz, den 22. März 1880. KÖNIGLICHE REGIERUNG.

VERORDNUNG über den Transport explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rheine.

I. *Allgemeine Bestimmungen über den Transport explosiver, entzündlicher und ätzender Stoffe.*

§ 1. Die *explosiven* Stoffe, auf welche sich die nachstehenden Bestimmungen beziehen, sind:

Schiesz- und Sprengpulver; Nitroglycerin (Sprengöl) und Nitroglycerin enthaltende Präparate, insbesondere

Dynamit (ein nicht abtropfbares Gemisch von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen;

Nitrocellulose, insbesondere Schieszbaumwolle;

VERORDENING op het vervoer van ontplofbare, ontvlambare, bijtende en vergiftige stoffen op den Rhijn.

I. *Algemeene bepalingen voor het vervoer van ontplofbare, ontvlambare en bijtende stoffen.*

§ 1. De ontplofbare stoffen, op welke de navolgende bepalingen betrekking hebben, zijn:

schiet- en springkruid;

nitroglycerine (springolie) en preparaten, die nitroglycerine bevatten, in het bijzonder dynamiet (een niet vloeibaar mengsel van nitroglycerine en poedervormige op zichzelf niet ontplofbare stoffen);

nitrocellulose, in het bijzonder schietkatoen;

explosive Gemische, welche chlorsaure und pikrinsaure Salze enthalten;

Knallquecksilber, Knallsilber und die damit dargestellten Präparate.

Unter den explosiven Stoffen im Sinne dieser Verordnung sind auszerdem inbegriffen:

Pulvermunition, Feuerwerkskörper und Zündungen, mit Ausnahme der in der Armee und Marine vorgeschriebenen nicht sprengkräftigen Zündungen.

Letztere, sowie Zündhütchen, Zündspiegel und Metallpatronen unterliegen nur den Vorschriften des § 4 dieser Verordnung.

§ 2. Von der Versendung sind ausgeschlossen:

Nitroglycerin als solches, abtropfbare Gemische von Nitroglycerin, sowie Gemische von Nitroglycerin mit an sich explosiven Stoffen, als nitrirter Cellulose, Pulversätzen etc.;

explosive Gemische, welche chlorsaure und pikrinsaure Salze enthalten;

Knallquecksilber, Knallsilber und die damit dargestellten Präparate.

§ 3. Die übrigen in § 1 Abs. 1 und 2 aufgeführten explosiven Stoffe dürfen auf Schiffen, welche Personen befördern, und auf Dampfschiffen überhaupt nicht transportirt, an Schieszpulver und Feuerwerkskörpern jedoch darf soviel mitgeführt werden, als zur Abgabe von Signalen nothwendig ist.

Eine Ausnahme von dieser Vorschrift findet nur statt, wenn in sehr dringenden Fällen die zur Beseitigung von Eisstopfungen nöthigen Sprengbüchsen und das zur Füllung der letzteren erforderliche Pulver unter Begleitung zuverlässiger Personen in kürzester Frist nach dem Bestimmungsort geschafft werden sollen.

§ 4. Ob andere als die unter den oben genannten Stoffen aufgeführten *entzünd-*

ontplofbare mengsels, die chloorzure en pikrinzure zouten bevatten;

knalkwikzilver, knalzilver en de daarmede vervaardigde preparaten.

Bovendien zijn onder de ontplofbare stoffen in den zin dezer verordening begrepen:

munitie, waarin buskruid voorkomt, vuurwerken en ontstekingsmiddelen, uitgezonderd de in het leger en bij de marine voorgeschreven niet ontplofbare ontstekingsmiddelen.

Op laatstgenoemde stoffen, evenals op slaghoedjes, zundspiegels en metaalpatronen, zijn alleen de in § 4 dezer verordening vervatte voorschriften toepasselijk.

§ 2. Van het vervoer zijn uitgesloten:

nitroglycerine als zoodanig, vloeibare mengsels van nitroglycerine, en mengsels van nitroglycerine met op zichzelf ontplofbare stoffen, als genitreerde cellulose, kruiddeelen enz.;

ontplofbare verbindingen, die chloorzure en pikrinzure zouten bevatten;

knalkwikzilver, knalzilver en de daarmede vervaardigde preparaten.

§ 3. De overige in § 1, alin. 1 en 2, genoemde ontplofbare stoffen mogen niet vervoerd worden op schepen, welke personen vervoeren, en in het algemeen niet op stoombooten; van buskruid en vuurwerken mag echter zooveel medegenomen worden, als noodig is tot het geven van seinen.

Van deze bepaling kan alleen worden afgeweken, wanneer, in zeer dringende gevallen, de tot opruiming van ijsversperringen noodige springbussen en het tot vulling daarvan benoodigde kruid onder geleide van betrouwbare personen in de kortstmogelijke tijdruimte naar de plaats van bestemming moeten worden gebragt.

§ 4. Door de politie- of havenbeambten ter plaatse van inlading wordt be-

liche Stoffe: ungereinigtes Petroleum, Zündhütchen, Zündspiegel, Metallpatronen, Zündhölzer, Streichfeuerzeuge u. s. w., sowie ob *ätzende* Stoffe: Schwefelsäure, Salpetersäure, Salzsäure u. s. w. auf besonderen Fahrzeugen zu führen sind, oder mit andern Gütern verladen werden dürfen, hat die Polizei- oder Hafenbehörde des Einladeorts zu bestimmen. Gestattet sie die Verladung mit anderen Gütern, so hat sie zugleich die erforderlichen Vorsichtsmaszregeln anzuordnen, denen sich der Schiffer unterwerfen musz. Ueber die von ihr getroffenen Anordnungen ertheilt sie dem Schiffer eine besondere Bescheinigung, welche dieser auf Erfordern den Polizei-, Hafen-, Zoll- und Wasserbaubeamten vorzeigen musz.

II. *Bestimmungen über Verpackung und Verladung explosiver Stoffe.*

§ 5. Explosive Stoffe sind in hölzernen Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dasz ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken.

Pulver kann in metallene Behälter (ausgeschlossen solche von Eisen) verpackt werden.

Vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten musz loses Kornpulver in leinene, Mehlpulver in lederne Säcke geschüttet werden.

Dynamit darf nur in Patronen, nicht auch in loser Masse versendet werden.

Dynamitpatronen und Schieszbaumwollpatronen (Patronen, welche aus gepreszter, gemahlener Schieszbaumwolle bereitet und mit einem Ueberzug von Paraffin versehen wird) sind durch eine Umhüllung von Papier in Packete zu vereinigen. Dynamit- und Schieszbaum-

slist, of andere dan de onder de bovenvermelde stoffen begrepen *ontvlambare* zelfstandigheden, zooals: ongezuiverde petroleum, slaghoedjes, zundspiegels, metaalpatronen, lucifers, strijkvuurtuigen enz., alsmede of *bijtende* zelfstandigheden, zooals zwavelzuur, salpeterzuur, chloorwaterzuurstof enz., met afzonderlijke vaartuigen vervoerd moeten worden, dan wel of zij mogen worden geladen met andere goederen.

Indien de beambten de inlading met andere goederen toestaan, schrijven zij gelijktijdig de voorzorgsmaatregelen voor, waaraan de schipper zich moet onderwerpen. Zij geven den schipper eene verklaring af, vermeldende de voorgeschreven voorzorgen, welke verklaring door hem moet worden vertoond op aanvraag van politie- of havenbeambten, van ambtenaren der in- en uitgaande regten en van den waterstaat.

II. *Bepalingen voor het inpakken en inladen van ontplofbare stoffen.*

§ 5. Ontplofbare stoffen moeten stevig ingepakt worden in houten kisten of vaten, welker voegen zoodanig gesloten zijn, dat uitstorting niet kan plaats hebben, en die niet van ijzeren hoepels of banden zijn voorzien.

Buskruid kan in metalen voorwerpen (behalve ijzeren) gepakt worden.

Vóór de inpakking in vaten of kisten moet het korrelkruid in linnen zakken, het meelpulver in lederen zakken worden gedaan.

Dynamiet mag alleen in patronen, niet in losse massa worden verzonden.

Dynamiet-patronen en schietkatoenpatronen (patronen, die uit zamengeperst, gemalen schietkatoen vervaardigd en met paraffine overtrokken zijn) moeten door een papieren omslag tot pakketten vereenigd worden. Dynamiet- en schietkatoen-patronen, schietkatoen, bene-

wollpatronen, Schieszbaumwolle, sowie andere Nitrocellulose dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Behälter verpackt werden.

Schieszbaumwolle, sowie andere Nitrocellulose musz bis zu mindestens 20% Wassergehalt angefeuchtet in wasserdichte Behälter besonders fest verpackt sein, so dasz eine Reibung des Inhalts nicht stattfinden kann.

Die zur Verpackung explosiver Stoffe dienenden Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der Aufschrift: „Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper, Zündungen, Dynamit, Schieszbaumwolle" versehen, Behälter, welche Dynamit enthalten, auszerdem mit der Firma oder der Marke der Fabrik, aus welcher das Dynamit herrührt, bezeichnet sein.

Das Bruttogewicht der Schieszbaumwolle enthaltenden Behälter darf 85 kg, das Bruttogewicht der Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper oder Zündungen enthaltenden Behälter 75 kg, das Bruttogewicht der Dynamitpatronen enthaltenden Behälter 35 kg nicht übersteigen.

§ 6. Bei dem Verpacken, dem Ein- und Ausladen darf Feuer oder offenes Licht nicht gehalten, Tabak nicht geraucht werden.

Das Ein- und Ausladen insbesondere von Dynamit, hat unter sorgfältiger Vermeidung von Erschütterungen zu erfolgen. Die betreffenden Behälter dürfen deshalb nie gerollt oder abgeworfen werden.

§ 7. Das Ein- und Ausladen darf nur an einer von der Polizeibehörde dazu angewiesenen Stelle, welche möglichst weit von bewohnten Gebäuden entfernt sein musz, erfolgen.

Die Ladestelle darf dem Publikum nicht zugänglich sein und ist, wenn ausnahmsweise das Ein- oder Ausladen bei Dunkelheit stattfindet, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten.

vens andere nitrocellulose mogen noch van ontstekingsmiddelen voorzien, noch daarmede in hetzelfde voorwerp ingepakt worden.

Schietkatoen en andere nitrocellulose moet, tot minstens 20 pct. watergehalte bevochtigd, in waterdigte voorwerpen bijzonder stevig ingepakt zijn, zoodat wrijving van den inhoud niet kan plaats vinden.

De voorwerpen, die tot inpakking van ontplofbare stoffen dienen, moeten naar gelang van den inhoud het opschrift voeren: „Buskruid, buskruidmunitie, vuurwerk, ontstekingsmiddelen, dynamiet, schietkatoen"; voorwerpen, welke dynamiet inhouden, moeten bovendien de firma, of het merk der fabriek, waaruit het dynamiet afkomstig is, vermelden.

Het bruto-gewigt der voorwerpen, die schietkatoen inhouden, mag 85 K.G., het bruto-gewigt der voorwerpen, die buskruid, buskruidmunitie, vuurwerk of ontstekingsmiddelen inhouden, 75 K.G., het bruto-gewigt der voorwerpen, die dynamiet-patronen inhouden, 35 K.G. niet te boven gaan.

§ 6. Bij het inpakken, het in- en uitladen mag geen vuur of open licht aanwezig zijn en geen tabak gerookt worden.

Bij het in- en uitladen, in het bijzonder van dynamiet, moeten schokken zorgvuldig vermeden worden. De voorwerpen, waarin het gepakt is, mogen daarom nooit gerold of geworpen worden.

§ 7. Het in- en uitladen mag alleen op eene daartoe door de politiebeambten aangewezen plaats geschieden, die zoo ver mogelijk van bewoonde gebouwen moet verwijderd zijn.

De ladingsplaats mag niet voor het publiek toegankelijk zijn en moet, wanneer bij uitzondering het in- of uitladen bij donker plaats heeft, door vaste, hoogstaande lantaarns verlicht worden.

Die mit explosiven Stoffen gefüllten Behälter dürfen nicht eher auf die Ladestelle gebracht oder daselbst zugelassen werden, bis die Verladung beginnen soll.

§ 8. Die explosiven Stoffe müssen auf dem Fahrzeuge in einem abgeschlossenen Raume, welcher bei Dampfschiffen (§ 3) möglichst weit vom Kesselraum entfernt sein musz, unter Deck fest verstaut verladen werden.

Weder in diesen, noch in den unmittelbar daran stoszenden Räumen dürfen Zündhütchen und Zündschnüre verpackt sein. Leicht entzündliche Stoffe sind, mit Ausnahme der zum Betriebe der Dampfkessel oder der Küchen dienenden Brennmaterialien von der gleichzeitigen Beförderung überhaupt ausgeschlossen. Brennmaterialien dürfen nur in feuersicheren und leicht unter Wasser zu setzenden besonderen Räumen aufbewahrt werden. Das Fahrzeug musz mit einer von weitem erkennbaren stets ausgespannt gehaltenen schwarzen Flagge mit einem weiszen P versehen werden.

Auszerdem müssen bei Verladung explosiver Stoffe in offenen Fahrzeugen letztere mit einem Plantuche überspannt sein.

§ 9. Wer explosive Stoffe in Mengen von mehr als 35 kg Bruttogewicht versendet, musz der Ortspolizeibehörde des Absendeorts davon unter Angabe des Transportweges Anzeige machen und den Frachtschein derselben zur Visirung vorlegen.

§ 10. Wird loses Pulver in Mengen von nicht mehr als 15 kg Bruttogewicht oder werden andere explosive Stoffe in Mengen von nicht mehr als 35 kg Bruttogewicht versendet, so finden auf dergleichen Transporte auszer der Vorschrift des § 3 nur die von der Verpackung und von der Bezeichnung der Behälter handelnden Vorschriften dieses Abschnitts Anwendung

De voorwerpen, met ontplofbare stoffen gevuld, mogen niet eer op de plaats van inlading gebragt of aldaar toegelaten worden, dan wanneer het inladen een aanvang zal nemen.

§ 8. De ontplofbare stoffen moeten op het vaartuig in eene afgesloten ruimte bij stoomschepen (§ 3) zoover mogelijk van de ketelruimte verwijderd, benedendeks stevig gestuwd zijn.

In deze noch in de onmiddellijk daaraan grenzende ruimten mogen slaghoedjes en ontstekingslonten gepakt zijn. Ligt ontvlambare stoffen, behalve de voor de stoomketels of de keukens noodige brandstoffen, mogen over 't algemeen niet gelijktijdig worden vervoerd. Brandstoffen mogen alleen op plaatsen worden geborgen, die tegen vuur verzekerd zijn en gemakkelijk onder water kunnen worden gezet. Het vaartuig moet eene van verre te herkennen zwarte vlag met eene witte P voeren, die steeds uitgespannen moet worden gehouden.

Indien ontplofbare stoffen in open vaartuigen geladen zijn, moeten deze met zeildoek overspannen zijn.

§ 9. Hij die ontplofbare stoffen tot een hooger bruto-gewigt dan 35 K.G. verzendt, moet daarvan aan de politie van de plaats van afzending aangifte doen met opgaaf van den weg, langs welken het vervoer zal plaats hebben, en den vrachtbrief aan haar ter visering overleggen.

§ 10. Bij verzending van los buskruid tot geen hooger bruto-gewigt dan van 15 K.G. of van andere ontplofbare stoffen in hoeveelheden van niet meer dan 35 K.G. bruto, zijn, behalve het bepaalde bij § 3, alleen de bepalingen van dit hoofdstuk toepasselijk, die over de inpakking en het merken der colli handelen.

III *Sonstige Bestimmungen über den Transport explosiver Stoffe.*

§ 11. Im Uebrigen ist beim Transport explosiver Stoffe Folgendes zu beobachten:

a) Der Transport durch zusammenhängend gebaute Ortschaften ist nur gestattet, wenn diese Orte nicht auf dem Wasserwege umfahren werden können. Ist die Durchfahrt unvermeidlich, so ist von der bevorstehenden Ankunft des Transports der mit der Wahrnehmung der Ortspolizei betrauten Behörde zeitig Anzeige zu machen und sind deren Bestimmungen zu erwarten. Die Durchfahrt ist von der Behörde nur zu gestatten, nachdem die Passage frei gemacht und die Anordnung getroffen ist, dasz Brücken etc. ohne Aufenthalt passirt werden können. In gröszeren Städten und bei beengten Wasserstrassen ist die Behörde befugt, die Durchfahrt ganz zu untersagen.

b) Sind Schiffbrücken oder Schleusen zu passiren, so ist dem Brücken- oder Schleusenwärter von der bevorstehenden Ankunft des Fahrzeugs und seiner ungefähren Grösze zeitig Anzeige zu machen.

c) Beim Passiren von Eisenbahnbrücken müssen die mit explosiven Stoffen beladenen Fahrzeuge von Eisenbahnzügen und geheizten Lokomotiven mindestens 300 Meter entfernt bleiben.

d) Das Anlegen darf nur an Orten geschehen, welche dem Publikum nicht zugänglich sind.

Die Ortspolizei-Behörde ist stets vorher in Kenntnisz zu setzen und hat Vorschriften über Ort, Zeit und Vorsichtsmaszregeln im Einzelnen zu geben.

§ 12. Auf Fahrzeugen, welche explosive Stoffen führen, darf Feuer oder offenes Licht nicht gehalten, Tabak nicht geraucht werden.

III. *Verdere bepalingen voor het vervoer van ontplofbare stoffen.*

§ 11. Bij het vervoer van ontplofbare stoffen is nog het volgende in acht te nemen:

a. het vervoer door aaneengesloten gebouwde plaatsen mag alleen dan plaats hebben, wanneeer zoodanige plaatsen niet te water kunnen worden omgevaren. Kan de doorvaart niet worden vermeden, dan moet van de aanstaande aankomst van het transport kennis worden gegeven aan het plaatselijk politiegezag, welks beschikking moet worden afgewacht. Het laat de doorvaart niet toe, alvorens de weg is vrijgemaakt en maatregelen genomen zijn, om bruggen enz. zonder oponthoud te kunnen passeren. In grootere steden en bij naauwe vaarwegen heeft het bevoegde gezag vrijheid, de doorvaart geheel te verbieden;

b. wanneer schipbruggen of sluizen moeten gepasseerd worden, moet aan den brug- of sluiswachter van de aanstaande aankomst van het vaartuig en van zijne grootte tijdig kennis worden gegeven;

c. bij het doorvaren van spoorbruggen moeten de met ontplofbare stoffen geladen vaartuigen op minstens 300 meter van spoortreinen en gestookt wordende locomotiven verwijderd blijven;

d. het aanleggen mag alleen op plaatsen geschieden, die voor het publiek niet toegankelijk zijn.

De plaatselijke politie moet steeds vooraf in kennis gesteld worden en moet in elk bijzonder geval voorschriften geven, omtrent plaats, tijd en voorzorgsmaatregelen.

§ 12. Geen vuur of open licht mag aanwezig zijn en geen tabak mag gerookt worden op vaartuigen, waarin ontplofbare stoffen zijn geladen.

§ 13. Fähren, welche Fuhrwerke mit explosiven Stoffen übersetzen, dürfen nicht gleichzeitig andere Fuhrwerke oder Personen befördern.

IV. *Bestimmungen über den Transport des ungereinigten Petroleums.*

§ 14. Der Führer eines Fahrzeuges, welches ungereinigtes Petroleum an Bord hat, darf mit seinem Fahrzeuge nur in einer Entfernung von mindestens 160 Meter von anderen Fahrzeugen oder bewohnten Gebäuden anlegen. Erreicht er den Bestimmungsort, so hat er der Polizei- oder Hafenbehörde anzuzeigen, dasz das Fahrzeug Petroleum geladen habe, und die Menge desselben genau anzugeben. Er hat sodann das Fahrzeug auf den von der Polizei- oder Hafenbehörde bestimmten Liegeplatz zu führen, und darf diesen Platz ohne Erlaubnisz der Polizei- oder Hafenbehörde nicht verlassen.

§ 15. Die Löschung der Ladung musz innerhalb der von der Polizei- oder Hafenbehörde bestimmten Frist bewirkt werden.

§ 16. Schiffer, welche ungereinigtes Petroleum in ihre Fahrzeuge einladen oder überladen, dürfen dies nur an der von der Polizei oder Hafenbehörde bestimmten Stelle bewirken, und müssen den Hafen oder Ladeplatz binnen der vorgeschriebenen Frist verlassen.

§ 17. Bei Einladung und Löschung von ungereinigtem Petroleum darf ebensowenig, wie auf den diese Waare an Bord habenden Schiffen Feuer oder Licht gemacht, noch Tabak geraucht werden.

§ 18. Die Ausladung und Lagerung von ungereinigtem Petroleum darf nur auf dem von der Polizei- oder Hafenbehörde dazu bestimmten Platze stattfinden.

§ 19. Als ungereinigtes Petroleum im Sinne dieser Verordnung ist dasjenige anzusehen, welches nicht klar und dünn flüssig ist.

§ 13. Veerponten, welke voertuigen met ontplofbare stoffen overzetten, mogen niet gelijktijdig andere voertuigen of personen voeren.

IV. *Bepalingen voor het vervoer van ongezuiverde petroleum.*

§ 14. De schipper van een vaartuig, dat ongezuiverde petroleum aan boord heeft, mag met zijn vaartuig slechts op eenen afstand van minstens 160 meter van andere vaartuigen of bewoonde gebouwen aanleggen. Bij aankomst op de plaats van bestemming, moet hij aan de politie- of havenbeambten kennis geven, dat zijn vaartuig petroleum bevat en de hoeveelheid naauwkeurig aangeven. Vervolgens moet hij het vaartuig naar de ligplaats brengen, door de politie- of havenbeambten aangewezen en mag hij deze plaats zonder toestemming van de politie- of havenbeambten niet verlaten.

§ 15. Het lossen van de lading moet binnen den door de politie- of havenbeambten bepaalden termijn worden bewerkstelligd.

§ 16. Schippers, die ongezuiverde petroleum in hunne vaartuigen laden of overladen, mogen dit alleen doen op de plaats, door de politie- of havenbeambten aangewezen en moeten de haven of ladingsplaats binnen den voorgeschreven termijn verlaten

§ 17. Bij het inladen of lossen van ongezuiverde petroleum mag, evenmin als op de schepen, die dit artikel aan boord hebben, vuur of licht aangestoken of tabak gerookt worden.

§ 18. Het lossen en opslaan van ongezuiverde petroleum mag slechts geschieden op de plaatsen, door de politie- of havenbeambten daartoe aangewezen.

§ 19. Als ongezuiverde petroleum wordt in den zin dezer verordening die petroleum beschouwd, welke niet helder en dun-vloeibaar is.

V. *Bestimmungen über den Transport von Arsenikalien und anderen Giftstoffen.*

§ 20. Arsenikalien, d. h. Arsenik enthaltende Stoffe, als:

Arsenmetall, nämlich Fliegenstein und Scherbenkobalt; Arseniksäure; arsenige Säure (weiszer Arsenik, Hüttenrauch); Rauschgelb (Auripigment); Realgar (rothes Arsenikglas); ferner Quecksilber-Präparate, als ätzendes Sublimat und andere dürfen auf dem Rheine nur in festen, aus gutem Holz gearbeiteten, inwendig mit starker und dichter Leinwand sorgfältig und dauerhaft zu verklebenden Fässern oder Kisten versendet werden. Auf jedem Kollo musz mit groszen leserlichen Buchstaben in schwarzer Oelfarbe das Wort „Gift" angebracht sein.

§ 21. Wenn Giftstoffe (§ 20) in Mengen von 100 und mehr Centnern versendet werden sollen, so dürfen sie in Schiffen, welche noch andere Güter enthalten nur in besonderen wasserdicht abgeschlossenen Abtheilungen derselben verladen werden.

Vor der Verladung musz der Schiffer der Polizei- und Hafenbehörde Anzeige erstatten. Diese hat sich davon zu überzeugen, dasz die zur Aufnahme der Giftstoffe (§ 20) bestimmten Abtheilungen des Schiffes wirklich wasserdicht abgeschlossen sind.

Imgleichen hat dieselbe, falls Giftstoffe in Mengen unter 100 Centnern zusammen mit anderen Gegenständen transportirt werden sollen, die Art und Weise der Verladung vorzuschrieben, wobei namentlich darauf zu achten ist, dasz die Giftstoffe abgesondert von Konsumtibilien gestauet werden. Ueber die von ihr getroffenen Anordnungen hat sie dem Schiffer eine Bescheinigung zu ertheilen.

§ 22. Die Polizei- oder Hafenbehörde

V. *Bepalingen voor het vervoer van arsenik-houdende en andere vergiftige stoffen.*

§ 20. Arsenik-houdende stoffen, als: metallisch arsenik, bepaa delijk vliegensteen en scherfkobalt, arsenigzuur (wit arsenik), operment, realgar, vervolgens de kwikbereidingen, als kwiksublimaat en andere, mogen op den Rijn niet anders vervoerd worden dan in stevige kisten of vaten van goed hout, inwend g met dik doek gevoerd.

Elke kist of elk vak moet in duidelijk leesbare, met zwarte olieverf geschilderde letters, het opschrift dragen: Vergif (Poison. Gift).

§ 21. Vergiftige zelfstandigheden, verzonden wordende bij hoeveelheden van vijf duizend kilogram en daarboven, met vaartuigen, waarin ook andere goederen geladen zijn, moeten geplaatst worden in afzonderlijke waterdigte afdeelingen.

Vóór de inlading moet de schipper aangifte doen bij de politie- of havenbeambten. Deze overtuigen zich, dat de afdeelingen, bestemd om de vergiftige zelfstandigheden te ontvangen, werkelijk goed gesloten en waterdigt zijn.

Wanneer vergiftige zelfstandigheden, bij hoeveelheden van minder dan vijf duizend kilogram, met andere goederen moeten worden ingeladen, schrijven havenbeambten de wijze voor, waarop die zelfstandigheden aan boord geborgen moeten worden, waarbij vooral zorg wordt gedragen dat de vergiften afgescheiden blijven van levensmiddelen.

Zij geven den schipper eene verklaring af van de door hen genomen beschikkingen.

§ 22. De politie- of havenbeambten

des Absendungsortes hat die Verladung zu untersagen, wenn die Kolli Beschädigungen erlitten haben, welche ohne deren Eröffnung wahrzunehmen sind.

VI. *Haftung der Befrachter für die Verpackung.*

§ 23. Für die in den §§ 5 und 20 vorgeschriebene Verpackung ist der Befrachter verantwortlich.

VII. *Strafbestimmung.*

§ 24. Auf Zuwiderhandlungen der Befrachter und der Schiffer gegen die Vorschriften dieser Verordnung bezw. gegen die Anordnungen der Hafen- oder Polizeibehörde, findet der Artikel 32 der revidirten Rheinschifffahrts-Akte vom 17 Oktober 1868 Anwendung.

VIII. *Schluszbestimmung.*

§ 25. Auf der Stromstrecke unterhalb *Spyk* finden obenstehende Bestimmungen nur insoweit Anwendung, als sie den Transport ätzender und giftiger Stoffe betreffen.

Die Vorschriften über militärische, von Militärpersonen begleitete Transporte explosiver Stoffe, sowie die Vorschriften über die Behandlung der mit explosiven Stoffen beladenen Schiffe in den Häfen bleiben unberührt.

ter plaatse van verzending kunnen de inlading verbieden der collis, die zoodanig beschadigd zijn, dat dit is waar te nemen zonder ze te openen.

VI. *Aansprakelijkheid der bevrachters voor de verpakking.*

§ 23. De bevrachter is verantwoordelijk voor de inpakking, bij §§ 5 en 20 voorgeschreven.

VII. *Strafbepaling.*

§ 24. Op handelingen van bevrachters en schippers, in strijd met de bepalingen van deze verordening, of met de voorschriften der haven- of politiebeambten, is artikel 32 der herziene Rijnvaartacte van den 17den October 1868 van toepassing.

VIII. *Slotbepaling.*

§ 25. Op het gedeelte van den stroom beneden Spijk zijn de vorenstaande bepalingen slechts van toepassing voor zoover die het vervoer van bijtende en vergiftige stoffen betreffen.

De voorschriften omtrent het vervoer van ontplofbare stoffen, tot militaire doeleinden onder militair geleide, alsmede de voorschriften omtrent de behandeling der in de havens liggende schepen, met ontplofbare stoffen geladen, blijven van kracht.

Deze verordening is met 1 Maart 1880 in werking getreden. Blijkens § 25 gelden op het Nederlandsch gedeelte van den Rijn (de Lek en de Waal inbegrepen) alleen de bepalingen omtrent het vervoer van bijtende en vergiftige stoffen. Deze bepalingen zijn in Nederland afgekondigd bij het Koninklijk besluit van 24 Junij 1869 (*Staatsblad* no. 107) en hebben bij de tegenwoordige verordening geene verandering ondergaan

's-Gravenhage, 16 Maart 1880.

De Minister,

G. J. G. Klerck.

434. 23 Februar 1879, BAYRISCHES AUSFÜHRUNGSGESETZ ZUM REICHSGERICHTSVERFASSUNGSGESETZE. Art. 9 betr. die Gerichtsbarkeit nach der rev. Rheinschiffahrtsakte. Sammlung 1889 S. 235, G. u. V. Bl. 1879 Nr. 15. S. 273.

Art. 9. Die Gerichtsbarkeit nach der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. October 1868 wird, soweit sie bisher den ordentlichen Gerichten übertragen war, in erster Instanz Amtsgerichten, in zweiter Instanz einem oder mehreren Landgerichten der Pfalz im Verordnungswege übertragen.

435. 8 März 1879, PREUSSISCHES GESETZ BETR. DIE RHEINSCHIFFFAHRTSGERICHTE. Sammlung 1889 S. 237, Ges. Samml. 1879 Nr. 11 S. 129.

Wir WILHELM, von Gottes Gnaden König von Preuszen etc. verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1. Als Rheinschifffahrtsgerichte erster Instanz sind durch Königliche Verordnung Amtsgerichte zu bestellen, welche ihren Sitz am Rhein oder in dessen Nähe haben; in gleicher Weise erfolgt die Bestimmung der Gerichtsbezirke.

Rheinschifffahrtsgericht zweiter Instanz ist das Oberlandesgericht in Cöln. Die Zuständigkeit der Centralkommission in Mannheim bleibt unberührt.

§. 2. Die Rheinschifffahrtsgerichte haben sich in ihren Entscheidungen als solche zu bezeichnen und ein diese Eigenschaft ergebendes Dienstsiegel zu führen.

§. 3. Ist ein als Rheinschifffahrtsgericht bestelltes Amtsgericht mit mehreren Richtern besetzt, so sind bei der Geschäftsvertheilung einem denselben die Geschäfte des Rheinschifffahrtsgerichts zu übertragen.

§. 4. In Strafsachen verhandeln und entscheiden die Rheinschifffahrtsgerichte ohne Zuziehung von Schöffen.

§. 5. Die Geschäfte der Staatsanwaltschaft werden von der Staatsanwaltschaft bei den als Rheinschifffahrtsgerichte bestellten Gerichten wahrgenommen. Die Anträge und Verfügungen in Rheinschifffahrtssachen sind als solche zu bezeichnen.

§. 6. Die sachliche Zuständigkeit der Rheinschifffahrtsgerichte wird durch die Vereinbarungen der Rheinuferstaaten und durch den §. 13 des Gesetzes vom 17. März 1870, betreffend die Ausführung der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, (Gesetz-Samml. S. 187) bestimmt.

§. 7. In Civilsachen finden die Vorschriften über das Verfahren in den zur Zuständigkeit der Amtsgerichte gehörenden bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in Strafsachen die Vorschriften über das Verfahren vor den Schöffengerichten wegen Uebertretungen Anwendung, soweit nicht aus den Vereinbarungen der Rheinuferstaaten oder aus diesem Gesetze sich Abweichungen ergeben.

§. 8. Hat die strafbare Handlung oder die einen Civilanspruch begründende Thatsache auf dem Strome innerhalb des beiderseits Preuszischen Stromgebiets stattgefunden, so ist das Rheinschifffahrtsgericht des einen und des anderen Ufers zuständig.

§. 9. Der auf einer strafbaren That Betroffene ist dem Rheinschifffahrtsgerichte vorzuführen. Dasselbe geschieht auf Verlangen eines Beschädigten auch dann, wenn die That nur zu Schadensersatz verpflichtet.

Wird in diesem Falle ein Vergleich geschlossen, so ist derselbe zu Protokoll festzustellen. Kommt ein Vergleich nicht zu Stande, so wird auf Antrag beider Parteien

der Rechtsstreit sofort verhandelt. Die Erhebung der Klage erfolgt in diesem Falle durch den mündlichen Vortrag derselben.

Hat der Vorgeführte keinen bekannten Wohnsitz in einem der Rheinuferstaaten, so ist er von dem Gerichte aufzufordern, eine in dem Bezirk des Gerichts wohnhafte Person zur Empfangnahme von Zustellungen zu bevollmächtigen. Kommt er dieser Aufforderung nicht nach, so können alle Zustellungen bis zur nachträglichen Benennung des Bevollmächtigten nach der Vorschrift des §. 161 der Deutschen Civilprozeszordnung bewirkt werden.

§. 10. Die Berufung ist ohne Rücksicht auf die Höhe des Gegenstandes der an das Gericht gestellten Anträge zulässig.

Gegen die Entscheidung des Oberlandesgerichts findet ein Rechtsmittel nicht statt.

§. 11. Die Berufung an die Centralkommission (Art. 37 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868) ist schriftlich oder zu Protokoll des Gerichtsschreibers anzumelden. Die Zustellung der Anmeldung und der Rechtfertigung erfolgt von Amtswegen.

§. 12. Die Vollstreckung der Erkenntnisse und Beschlüsse auszerdeutscher Rheinschifffahrtsgerichte erfolgt auf Grund einer von dem Oberlandesgericht zu Cöln mit der Vollstreckungsklausel (§. 662 der Deutschen Civilprozeszordnung, §. 483 der Deutschen Strafprozeszordnung) kostenfrei zu versehenden Ausfertigung.

Erkenntnisse und Beschlüsse Deutscher Rheinschifffahrtsgerichte werden nach Maszgabe des §. 161 des Deutschen Gerichtsverfassungsgesetzes vollstreckt.

§. 13. Der Schiffsherr haftet wegen der Beschädigungen, welche von Personen der Schiffsbesatzung während der Fahrt oder beim Anlanden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen verursacht worden sind (Art. 34 IIc der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868), sowie für Geldstrafen und Kosten, welche jenen Personen wegen Zuwiderhandlungen gegen die schifffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften (Art. 34 I der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868) auferlegt werden.

Die Haftung des Schiffsherrn für Strafen und Kosten ist nach dessen vorheriger Anhörung durch das im Strafverfahren ergehende Urtheil auszusprechen.

§. 14. Die Strafverfolgung von Zuwiderhandlungen und die Geltendmachung von Civilansprüchen, welche zur Zuständigkeit der Rheinschifffahrtsgerichte gehören, verjährt in einem Jahre.

§. 15. Geldstrafen sind für den Fall, dasz sie nicht beigetrieben werden können, nach den für Uebertretungen geltenden Vorschriften in Haft umzuwandeln.

§. 16. Das Gesetz vom 9. März 1870, betreffend die Rheinschifffahrtsgerichte, wird aufgehoben.

§. 17. Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit dem Deutschen Gerichtsverfassungsgesetze in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 8. März 1879.

(L. S.) WILHELM.

Gr. zu Stolberg. Leonhardt. Falk. v. Kameke. Friedenthal. v. Bülow. Hofmann. Gr. zu Eulenburg. Maybach. Hobrecht.

436. 14 Mai 1879, HESSISCHE VERORDNUNG BETR. DIE AUSFÜHRUNG DES DEUTSCHEN GERICHTSVERFASSUNGSGESETZES UND DES EINFÜHRUNGSGESETZES ZUM GERICHTSVERFASSUNGSGESETZE. Par. 4 betr. die Uebertragung der Funktionen der Rheinschiffahrtsgerichte. Sammlung 1889 S. 237, Reg. Bl. 1879 Nr. 15 S. 197.

§ 4. Die Funktionen des Rheinschiffahrtsgerichts erster Instanz werden dem Amtsgerichte Mainz übertragen, und wird einer der Richter dieses Gerichts als Rheinschiffahrtsrichter von Uns bestellt werden.

Rheinschiffahrtsgericht zweiter Instanz ist, unbeschadet der Zuständigkeit der Central-Kommission in Mannheim, das Landgericht der Provinz Rheinhessen.

Die Geschäfte der Staatsanwaltschaft werden von der Staatsanwaltschaft bei den als Rheinschiffahrtsgerichten bestellten Gerichten wahrgenommen.

In Strafsachen verhandelt und entscheidet das Rheinschiffahrtsgericht ohne Zuziehung von Schöffen.

Die Vollstreckung der Erkenntnisse und Beschlüsse auszerdeutscher Rheinschiffahrtsgerichte erfolgt auf Grund einer von dem Präsidenten des Landgerichts der Provinz Rheinhessen mit der Vollstreckungsklausel kostenfrei zu versehenden Ausfertigung.

437. 4 Juni 1879, HESSISCHES GESETZ BETR. DIE AUSFÜHRUNG DER DEUTSCHEN ZIVILPROZESSORDNUNG U. KONKURSORDNUNG. Art. 187 betr. das Verfahren in Rheinschiffahrtssachen. Sammlung 1889 S. 237, Reg. Bl. 1879 Nr. 20 S. 251.

X. Verfahren in Rheinschifffahrtssachen.

Art. 187. Die dermalen bestehenden Bestimmungen über das Verfahren in Rheinschifffahrtssachen bleiben mit der Maszgabe, dasz an die Stelle der rheinhessischen die Deutsche Civilprozeszordnung tritt, unverändert in Kraft.

438. 18 Juni 1879, BAYRISCHE ALLERHÖCHSTE VERORDNUNG BETR. DIE RHEINSCHIFFAHRTSGERICHTE. Sammlung 1889 S. 236, G. u. V. Bl. 1879 No. 31 S. 661.

LUDWIG II, von Gottes Gnaden König van Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog van Bayern, Franken und in Schwaben, etc., etc.

Wir finden *Uns* bewogen, zum Vollzuge der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. October 1868 auf Grund des Art. 9 des Ausführungsgesetzes vom 23. Februar l. Js. zum Reichs-Gerichtsverfassungsgesetze zu verordnen, als folgt:

§. 1. Die Gerichtsbarkeit nach der revidirten Rheinschifffahrtsakte wird in erster Instanz den Amtsgerichten Kandel, Germersheim, Speyer, Ludwigshafen, und Frankenthal, jedem für die seinem Bezirke entsprechende Uferstrecke übertragen.

Berufungsgericht ist das Landgericht Frankenthal.

Die Zuständigkeit der Centralcommission in Mannheim bleibt unberührt.

§. 2. Die in §. 1 bezeichneten Gerichte haben sich in ihren Entscheidungen über die nach Art. 34 der revidirten Rheinschifffahrtsakte zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten als *Rheinschifffahrtsgerichte* zu bezeichnen und ein diese Eigenschaft ergebendes Dienstsiegel zu führen.

§. 3. Ist ein als Rheinschifffahrtsgericht bestimmtes Amtsgericht mit mehreren Richtern besetzt, so sind bei der Geschäftsvertheilung einem derselben sämmtliche Rheinschifffahrtssachen zu übertragen.

§. 4. Die Geschäfte der Staatsanwaltschaft werden von den Staatsanwaltschaften derjenigen Gerichte wahrgenommen, welchen die Gerichtsbarkeit in Rheinschifffahrtssachen übertragen ist.

§. 5. Soweit nicht die Vereinbarungen der Rheinuferstaaten abweichende Vorschriften enthalten, finden in Civil- und Strafsachen die allgemeinen Vorschriften über das Verfahren in den zur Zuständigkeit der Amtsgerichte gehörenden bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten und Strafsachen Anwendung.

§. 6. Die Berufung an die Centralcommission (Art. 37 der revidirten Rheinschifffahrtsakte) ist schriftlich oder zu Protokoll des Gerichtsschreibers anzumelden. Die Zustellung der Anmeldung erfolgt, wie die der Rechtfertigung von Amtswegen.

§. 7. Erkenntnisse und Beschlüsse deutscher Rheinschifffahrtsgerichte werden nach Maszgabe des §. 161 des Reichsgerichtsverfassungsgesetzes vollstreckt.

Die Vollstreckung der Erkenntnisse und Beschlüsse auszerdeutscher Rheinschifffahrtsgerichte erfolgt auf Grund der vom Landgerichte Frankenthal mit der Vollstreckungsklausel (§. 622 der Reichs-Civilproceszordnung, §. 483 der Reichs-Strafprozeszordnung) kostenfrei zu versehenden Ausfertigung.

§. 8. Gegenwärtige Verordnung tritt gleichzeitig mit dem Reichs-Gerichtsverfassungsgesetze vom 27. Januar 1877 in Kraft.

Gegeben zu Schlosz Berg, den 18. Juni 1879.

LUDWIG.

V. PFRETZSCHNER. V. PFEUFER. DR. V. FÄUSTLE. V. RIEDEL.

Auf Königlich Allerhöchsten Befehl:
Der General-Secretär,
Ministerialrath V. RÖCKELEIN.

439. 24 Juni 1879, BADISCHE LANDESHERRLICHE VERORDNUNG BETR. DIE RHEINSCHIFFFAHRTSGERICHTE. Sammlung 1889 S. 231, G. u. V. Bl. 1879 Nr. XXVIII S. 313.

FRIEDRICH, von Gottes Gnaden Groszherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Auf Antrag *Unseres* Ministeriums des Groszherzoglichen Hauses und der Justiz und nach Anhörung *Unseres* Staatsministeriums verordnen *Wir* zum Vollzuge der Artikel 33—40 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Gesetzes- und Verordnungsblatt 1869 Nr. XIV.) hiermit, was folgt:

§. 1. Rheinschifffahrtsgerichte erster Instanz (Artikel 33—36 der Rheinschifffahrtsakte) sind diejenigen Amtsgerichte, deren Bezirke an den Rhein gränzen.

Als Obergericht für Berufungen gegen Urtheile der Rheinschifffahrtsgerichte (Artikel 37 und 38 der Rheinschifffahrtsakte) wird das Landgericht Mannheim bestimmt.

Die staatsanwaltschaftlichen Geschäfte liegen den bei diesen Gerichten bestellten Staatsanwaltschaften ob.

§. 2. Das Verfahren vor den Rheinschifffahrtgerichten richtet sich nach den Vorschriften der Gerichtsverfassung und der Prozeszordnungen, soweit sich nicht aus der Rheinschifffahrtsakte Abweichungen ergeben.

§. 3. Diese Verordnung tritt vom 1. Oktober 1879 ab in Wirksamkeit und an die Stelle der seitherigen Bestimmungen über diesen Gegenstand.

Gegeben zu *Karlsruhe*, den 24. Juni 1879.

GRIMM. FRIEDRICH.

Auf Seiner Königl. Hoheit höchsten Befehl:

GAIER.

440. 8 Juli 1879, ELSASS-LOTHRINGSCHES GESETZ BETR. DIE AUSFÜHRUNG DER ZIVILPROZESSORDNUNG, DER KONKURSORDNUNG UND DER STRAFPROZESSORDNUNG. Par. 47 Schlussbestimmung, V. Traut S. 200, Ges. Bl. f. Elsass-Lothringen 1879 N. 11 S. 67.

§ 47. Insoweit bestehende Gesetze auf die durch Einführung der Civilprozessordnung, der Konkursordnung und der Strafprozeszordnung sowie dieses Gesetzes aufgehobenen Vorschriften verweisen oder durch solche ergänzt werden, treten die Vorschriften der angeführten Reichsgesetze, der Gesetze, betreffend die Einführung derselben, und dieses Gesetzes an deren Stelle.

441. 12 August 1879, ELSASS-LOTHRINGSCHE VERFÜGUNG BETR. DIE ERTEILUNG VON RHEINSCHIFFER-PATENTEN. Sammlung 1889 S. 69.

Bei Ertheilung von Rheinschiffer-Patenten ist künftig die Bestimmung unter No. 4 Lit.a des Schlussprotokolls zur revidirten Rheinschifffahrts-Acte stets dahin anzuwenden, dass unter „Zubringen auf Schiffen" nicht schon ein blosses Verweilen auf stillliegenden Schiffen, sondern ausschliesslich die wirkliche Fahrzeit zu gelten hat und zur Anwendung gebracht werden darf.

Unter Bezugnahme auf meine Verfügung vom 6. August 1874 W. 3344, betreffend die Ausführungsbestimmungen zur Rheinschifffahrts-Polizei- und Flossordnung, ersuche ich Sie ergebenst, eintretenden Falles hiernach gefälligst zu verfahren.

442. 28 August 1879, ABÄNDERUNG DER PREUSSISCHEN POLIZEI-VERORDNUNG FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI CÖLN VOM 27 MAI 1874. Sammlung 1889 S. 332, A. Bl. Cöln 1879 Stück 36 S. 221.

443. 1 September 1879, PREUSSISCHE VERORDNUNG BETR. DIE SITZE UND BEZIRKE DER RHEINSCHIFFAHRTSGERICHTE. Sammlung 1889 S. 240, Ges. Samml. 1879 S. 609.

Wir WILHELM, von Gottes Gnaden König von Preuszen etc. verordnen auf Grund des §. 1 des Gesetzes vom 8. März 1879, betreffend die Rheinschifffahrtsgerichte (Gesetz-Samml. S. 129), was folgt:

§. 1. Als Rheinschifffahrtsgerichte erster Instanz werden bestellt:

die Amtsgerichte zu Wiesbaden, Eltville, Rüdesheim, St. Goarshausen, Boppard, Coblenz, Ehrenbreitstein, Neuwied, Andernach, Sinzig, Linz, Cöln, Mülheim am Rhein, Neusz und Uerdingen für ihre Bezirke;

das Amtsgericht zu St. Goar für die Bezirke der Amtsgerichte zu St. Goar und Stromberg;

das Amtsgericht zu Niederlahnstein für die Bezirke der Amtsgerichte zu Niederlahnstein und Braubach;

das Amtsgericht zu Königswinter für die Bezirke der Amtsgerichte zu Königswinter, Honnef und Siegburg und für den rechtsrheinischen Theil des Bezirks des Amtsgerichts zu Bonn;

das Amtsgericht zu Bonn für den linksrheinischen Theil seines Bezirks;

das Amtsgericht zu Düsseldorf für die Bezirke der Amtsgerichte zu Düsseldorf, Opladen, Gerresheim und Ratingen;

das Amtsgericht zu Duisburg für die Bezirke der Amtsgerichte zu Duisburg und Ruhrort;

das Amtsgericht zu Rheinberg für die Bezirke der Amtsgerichte zu Rheinberg und Mörs;

das Amtsgericht zu Wesel für die Bezirke der Amtsgerichte zu Wesel und Dinslaken;

das Amtsgericht zu Xanten für die Bezirke der Amtsgerichte zu Xanten, Goch und Cleve;

Das Amtsgericht zu Emmerich für die Bezirke der Amtsgerichte zu Emmerich und Rees.

§. 2. Diese Verordnung tritt gleichzeitig mit dem Deutschen Gerichtsverfassungsgesetze vom 27. Januar 1877 in Ktaft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift undbeigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 1. September 1879.

(L. S.) WILHELM.

LEONHARDT. v. KAMEKE. MAYBACH. v. PUTTKAMER.

444. **1880,** REGELN DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEZEICHNUNG DER DURCHFAHRTSÖFFNUNGEN IN DEN RHEINBRÜCKEN. Sammlung 1889 S. 369; Baden 28 April 1880 G. u. V. Bl. 1880 Nr. XVIII S. 146, Bayern 10 Mai 1880 Kr. A. Bl. der Pfalz 1880 S. 334, Elsass-Lothringen 24 Mai 1880 A. Bl. f. Unter-Elsass 1880 Nr. 21 S. 118, Hessen 7 Juni 1880Sammlung 1889 S. 371, Niederland 14 April 1880 Staatsblad 1880 Nr. 40, Preussen 14 Februar 1880 A. Bl. Coblenz 1880 S. 45.

445. **23 Februar 1880,** ABÄNDERUNG DER PREUSSISCHEN POLIZEIVERORDNUNGEN VOM 7 FEBRUAR 1876, 10 MÄRZ 1877 UND 10 MÄRZ 1877 FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKEN BEI DÜSSELDORF UND BEI WESEL. Sammlung 1889 S. 373.

446. **2 April 1880,** ABÄNDERUNG DER PREUSSISCHEN POLIZEI-VERORDNUNG VOM 4 MAI 1876 FÜR DIE BENUTZUNG DER RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI COBLENZ. Sammlung 1889 S. 324.

447. **3 April 1880,** DIE BEKANNTMACHUNG DER K. PREUSSISCHEN REGIERUNG ZU CÖLN genannt in der Sammlung 1889 S. 373.

448. **14 Juni 1880,** ABÄNDERUNG DER PREUSSISCHEN POLIZEI-VERORDNUNG FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI WESEL VOM 10 MÄRZ 1877. Sammlung 1889 S. 353, A. Bl. Düsseldorf 1880 S. 214.

449. **22 Juni 1880,** ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEI-VERORDNUNG BETR. DEN SCHUTZ DER HAUPTRHEINDÄMME. A. Bl. f. Ober-Elsass 1880 Nr. 25 S. 105, f. Unter-Elsass 1880 Nr. 26 S. 138.

450. **1881,** DEN BADISCHEN HÄFEN ZU KEHL, MAXAU UND LEOPOLDSHAFEN WIRD DIE EIGENSCHAFT ALS FREIHÄFEN ENTZOGEN. Sammlung 1889 S. 57.

451. 3 Mai 1881, PREUSSISCHER LOOTSEN-GEBÜHREN-TARIF. Sammlung 1889 S. 209, A. Bl. Wiesbaden 1881 S. 163.

452. 15 September 1881, AUSZUG AUS PROTOKOLL XXVI DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE ZWISCHEN MAINZ UND CASTEL. Lagemans Nr. 657.

453. 3 November 1881, BAYRISCHE POLIZEI-ORDNUNG FÜR DIE SCHIFFBRÜCKEN BEI MAXIMILIANSAU UND SPEYER IN BETREFF DES EISENBAHN- UND GEWÖHNLICHEN STRASSENVERKEHRS. Sammlung 1889 S. 319, Kr. A. Bl. f. d. Pfalz 1881 Nr. 81 S. 785.

454. 3 November 1881, BAYRISCHE POLIZEI-ORDNUNG FÜR DEN GEWÖHNLICHEN STRASSENVERKEHR AUF DER MILITÄR-SCHIFFBRÜCKE UND RHEINÜBERFAHRT BEI GERMERSHEIM. Sammlung 1889 S. 320, Kr. A. Bl. f. d. Pfalz 1881 Nr. 81 S. 795.

455. 23 Januar 1882, ELSASS-LOTHRINGSCHE BEKANNTMACHUNG BETR. VERSEHUNG DER STELLE DES RHEINSCHIFFAHRTSINSPEKTORS DES I BEZIRKS. A. Bl. f. Ober-Elsass 1882 Nr. 26 S. 107, f. Unter-Elsass 1882 Nr. 15 S. 96.

456. 30 Januar 1882, ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEI-VERORDNUNG BETR. DEN SCHUTZ DER HAUPTRHEINDÄMME. A. Bl. f. Ober-Elsass 1882 Nr. 7 S. 30.

457. 24 Mai 1882, ABÄNDERUNG DER PREUSSISCHEN POLIZEI-VERORDNUNG VOM 27 MAI 1874 FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI CÖLN. Sammlung 1889 S. 328, A. Bl. Cöln Stück 22 S. 101.

458. 1882, REGELN DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEZEICHNUNG DER HÖCHSTEN ZULÄSSIGEN EINSENKUNGSTIEFE UND DIE VERVOLLSTÄNDIGUNG DER SCHIFFS-ATTESTE DER RHEINSCHIFFE. Vgl. Nrs. 459, 463, 465, 467, 469, und 476.

459. 10 Juni 1882, ABÄNDERUNG DES PREUSSISCHEN REGULATIVS BETR. DIE AUSFÜHRUNG DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFFAHRTS-AKTE VOM 23 MÄRZ 1870 (HIER UNTERSUCHUNG DER SCHIFFE). Sammlung 1889 S. 157, A. Bl. Coblenz 1882 Nr. 28 S. 141.

Der § 29 und der durch den Nachtrag vom 1. November 1871 abgeänderte § 34 des Regulativs vom 23. März 1870 werden aufgehoben und durch folgende Bestimmungen ersetzt.

§ 29. Ergiebt die Untersuchung, dass das Schiff für den Zweck tauglich ist, so hat die Kommission die höchste zulässige Einsenkungstiefe des Schiffes durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge, 4 cm Höhe, 2 bis 3 mm Dicke und von hervortretender Farbe (weiss oder gelb auf dunkelm, schwarz auf hellem Grunde) zu bezeichnen und demnächst das Schiffs-Attest auszustellen. Jene Bezeichnung erfolgt bei Schiffen, welche in der Linie ihrer zulässigen tiefsten Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an *drei* Stellen (vorn, mittschiffs und hinten), bei Schiffen von geringerer Länge, wenn nicht deren Eigenthümer oder Führer die Bezeichnung an drei Stellen ausdrücklich beantragen, auf jeder Seite an *zwei* Stellen (vorn und hinten). Diese Stellen sind so zu wählen, dass darunter Aichskalen zweckmässig anzubringen sind, ohne beim Gebrauch des Schiffes durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

In die vorderste Klammer auf jeder Seite ist mit 2 bis 2½ cm hohen lateinischen Buchstaben bezw. arabischen Zahlen einzuhauen:

nach vorn: innerhalb eines Ringes der Anfangs- und der Endbuchstabe (ersterer mit grosser, letzterer mit kleiner Schrift) des Sitzes der Kommission,

nach hinten: durch die Aichung eventuell durch Abschätzung ermittelte Zentnerzahl der Tragfähigkeit.

Die Ausstellung des Schiffs-Attestes erfolgt nach dem bisher vorgeschriebenen Formulare, in welchem jedoch der Abschnitt „Zulässige Einsenkungstiefe" abgeändert wird, wie folgt:

Zulässige Einsenkungstiefe.

Die im beladenen Zustande zulässige Einsenkungstiefe des vorstehend genanten Schiffes ist an jeder desselben an { drei / zwei } Stellen mit eisernen Klammern von 30 cm Länge und 4 cm Höhe bezeichnet worden. Die vorderste Klammer auf jeder Seite trägt als Stempel der hiesigen Schiffsuntersuchungs-Kommission die Buchstaben „....." in einem Ringe und dahinter die oben angegebene Zentnerzahl der Tragfähigkeit.

Von der Unterkante jeder Klammer ab gerechnet beträgt in Centimetern:

die	vorn		mittschiffs		hinten	
	rechts	links	rechts	links	rechts	links
Bordhöhe						
Ladehöhe						
Bodentiefe						

§ 34. Für die Untersuchung der Schiffskörper und die Anbringung der Einsenkungsklammern, einschliesslich der Ausfertigung bezw. Berichtigung der Schiffs-Atteste sind von dem Antragsteller an die Schiffs-Untersuchungskommission zu zahlen:

I. Bei Dampfschiffen:

1. für erste und Nachuntersuchungen:
a) von Dampfschiffen bis zu 15 Pferdekräften jedes Mal. ..... 4 M. 50 Pf.
b) von Dampfschiffen über 15 Pferdekräfte jedes Mal. ..... 6 „ — „
2. für jede Einsenkungsklammer:
a) bei eisernen Schiffen ..... 2 „ — „
b) bei hölzernen Schiffen ..... 1 „ — „

II. bei anderen Schiffen:

1. für die erste Untersuchung:
a) von Schiffen bis zu 45 Tonnen Tragfähigkeit ..... 4 M. 50 Pf.
b) von Schiffen über 45 Tonnen Tragfähigkeit für jede Tonne — „ 10 „
2. für jede Nachuntersuchung:
a) von Schiffen bis zu 112 Tonnen Tragfähigheit ..... 4 „ 50 „
b) von Schiffen über 112 Tonnen Tragfähigkeit für jede Tonne ... — „ 4 „

3. für jede Einsenkungsklammer:
a) bei eisernen Schiffen ..... 2 „ — „
b) bei hölzernen Schiffen ..... 1 „ — „

460. **29 Juni/1 Juli 1882,** BADISCH-ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEIVERORDNUNG BETR. DEN VERKEHR ÜBER DIE SCHIFFBRÜCKE BEI HÜNINGEN, DEN DURCHLASS VON SCHIFFEN UND FLÖSSEN DURCH DIESELBE UND DEN FLOSSVERKEHR OBERHALB DERSELBEN. Sammlung 1889 S. 301, Badisches G. u. V. Bl. 1882 Nr. 21 S. 191, A. Bl. f. Ober-Elsass Nr. 27 S. 716.

461. **5 August 1882,** HESSISCHES REGULATIV BETR. DAS STEUERMANNSWESEN AUF DER GR. HESSISCHEN RHEINSTRECKE. Sammlung 1889 S. 196, Reg. Bl. 1882 Nr. 15 S. 133.

462. **29 August 1882,** ABÄNDERUNG VOM PROTOKOLL DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT VOM 15 SEPTEMBER 1881 BETR. EINE FESTE BRÜCKE ZWISCHEN MAINZ UND CASTEL. Lagemans Nr. 666.

463. **2 September 1882,** BADISCHE VERORDNUNG BETR. DIE BEZEICHNUNG DER HÖCHSTEN ZULÄSSIGEN EINSENKUNGSTIEFE UND DIE VERVOLLSTÄNDIGUNG DER SCHIFFS-ATTESTE DER RHEIN SCHIFFE. Sammlung 1889 S. 106, G. u. V. Bl. 1882 Nr. XXVII. S. 253.

Nachdem die Regierungen der Rheinuferstaaten über die gleichmäszige Regelung der Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffsatteste der Rheinschiffe sich geeinigt haben, wird auf Grund des §. 148 des Polizeistrafgesetzes Nachstehendes verordnet:

§. 1. Die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe ist bei allen den Vorschriften des Artikels 22 der revidirten Rheinschifffahrtsakte unterworfenen Schiffen, welche in der Linie dieser Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an drei Stellen (vorn, mittschiffs und hinten), bei Schiffen von geringerer Länge, wenn nicht deren Eigenthümer oder Führer die Bezeichnung an drei Stellen ausdrücklich beantragen, auf jeder Seite an zwei Stellen (vorn und hinten) durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge, 4 cm Höhe und von hervortretender Farbe (weizs oder gelb auf dunkelm, schwarz auf hellem Grunde) zu bewirken.

§. 2. Der Platz für diese Einsenkungsklammern ist so zu wählen, dasz unter denselben Tiefgangs-und Aich-Skalen zweckmäszig anzubringen sind ohne bei dem Gebrauche des Schiffes durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

§. 3 In die vorderste Klammer an jeder Seite sind mit 2 bis 2 1/2 cm hohen lateinischen Buchstaben, beziehungsweise arabischen Zahlen einzuhauen:

nach vorn:

innerhalb eines Ringes der Anfangs- und der Endbuchstabe (ersterer mit groszer letzterer mit kleiner Schrift) des Sitzes der die Klammern anbringenden Untersuchungskommission,

nach hinten:

die durch Aichung oder Abschätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit des Schiffes.

§. 4. In das Schiffsattest ist einzutragen die Centimeterzahl der Bordhöhe, der Ladehöhe und der Bodentiefe, alle drei von der Unterkante jeder Klammer ab ge-

rechnet und die durch Aichung eventuell Abschätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit.

§. 5. Alle in §. 1 erwähnten Schiffe, mit Ausnahme derjenigen, welche bis zum 1. Juli 1884 einer Nachuntersuchung unterliegen und dabei mit den neuen Einsenkungsklammern versehen werden, müssen bis zu diesem Zeitpunkte einer Schiffsuntersuchungskommission behufs Anbringung der neuen Klammern und Vervollständigung des Schiffsattestes von ihren Eigenthümern oder Führern unter Vorlegung des Schiffsattestes angemeldet und vorgeführt werden.

§. 6. An allen mit den neuen Einsenkungsklammern versehenen Schiffen ist die Farbe dieser Klammern (§ 1) von den Schiffern kenntlich zu erhalten.

§. 7. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung werden an Geld bis zu 150 Mark oder mit Haft bis zu vier Wochen bestraft.

§. 8. Gegenwärtige Verordnung tritt am 1. Oktober d. J. in Wirksamkeit.

Karlsruhe, den 2. September 1882.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

TURBAN. Vdt. BECKER.

464. 2 September 1882. BADISCHE VERORDNUNG BETR. DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 96, G. u. V. Bl. 1882 Nr. XXVII S. 254.

Zum Vollzug des Artikels 22 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, die *Schiffsatteste* betreffend, wird verordnet, was folgt:

Errichtung einer Kommission für die Untersuchung der Rheinschiffe in Mannheim.

§. 1. Zur Untersuchung der Rheinschiffe in den in Artikel 22 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vorgesehenen Fällen (Schiffsbeklopfung) ist die in Mannheim bestellte Kommission von Sachverständigen (Schiffsuntersuchungskommission) berufen.

Diese Kommission hat sich auch der Untersuchung von Schiffen, welche aus Nebenflüssen bis in den Rhein kommen, zu unterziehen und kann auf besondere Anweisung der Aufsichtsbehörde oder auf Antrag der Betheiligten auch die Untersuchung von Fahrzeugen unter 300 Centner Tragfähigkeit (Artikel 23 der revidirten Rheinschifffahrtsakte) übernehmen, sofern nicht für diese Fälle besondere Untersuchungsstellen angeordnet werden.

Verfahren; allgemeine Bestimmung.

§. 2. Das Gesuch um Ausstellung eines Schiffsattestes ist von dem Eigenthümer oder dem Führer des Schiffes schriftlich oder mündlich unter Beifügung der vorgeschriebenen Angaben (§§. 4, 5, 6) an den Hafenkommissär in Mannheim zu richten. Derselbe prüft, nöthigenfalls im Benehmen mit dem Vorstande der Untersuchungskommission, ob die Vorlage formell zu beanstanden ist und veranlaszt eventuell auf kürzestem Wege den Gesuchsteller zur Verbesserung der formellen Mängel.

Ist gegen die Vollständigkeit des Gesuches nichts zu erinnern, so übergibt der Hafenkommissär dasselbe dem Vorstand der Schiffsuntersuchungskommission mit

der Benachrichtigung, welcher Liegeplatz des Schiffes innerhalb des Hafengebietes für die Vornahme der Untersuchung bestimmt worden ist.

Der Vorstand beruft die Sachverständigen, leitet die Untersuchung, nimmt über deren Ergebnisz ein Protokoll auf und ordnet, wenn die Untersuchung keine Anstände ergibt oder dieselben beseitigt worden sind, die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkung des Schiffes an.

Hierauf stellt er das Schiffsattest aus und theilt dasselbe dem Hafenkommissär zur Aushändigung an den Führer oder Eigenthümer des Schiffes mit.

Letztere sind gegenüber der Behörde für die Kosten des Verfahrens haftbar.

§. 3. Die Untersuchung eines Schiffes aus Gründen des öffentlichen Interesses (Artikel 22 Absatz 5 der revidirten Rheinschifffahrtsakte) wird auf Antrag des Hafenkommissärs oder des Rheinschifffahrtsinspektors durch das Bezirksamt angeordnet. Der Eigenthümer oder Führer des Schiffes ist in diesem Falle verpflichtet, auf Aufforderung des Hafenkommissärs die in §. 5 beziehungsweise §§. 6 und 7 dieser Verordnung vorgeschriebenen Angaben zu machen.

Zusammensetzung der Untersuchungskommission.

§. 4. Die Untersuchungskommission besteht aus den Rheinbaubeamten des Bezirks Mannheim als Vorstand, einem Hafenmeister, einem Schiffsbaukundigen und einem mit der Führung eines Rheinschiffes der Gattung, welcher das zu untersuchende Schiff angehört, vertrauten Schiffer oder Steuermann.

Handelt es sich um die Untersuchung eines *eisernen Schiffes*, so soll der Schiffsbaukundige mit dem Bau solcher Schiffe aus eigener Erfahrung bekannt sein; mindestens musz er die Eigenschaft eines in gröszeren Eisenblechkonstruktionen praktisch erfahrenen Maschinenbautechnikers besitzen.

Für die Untersuchung eines *Dampfschiffes* wird die Kommission durch ein maschinenbaukundiges Mitglied verstärkt.

Die Sachverständigen werden auf Vorschlag des Vorstandes von dem Ministerium des Innern ernannt und von dem Bezirksamt verpflichtet.

Erstreckt sich die Untersuchung eines Dampfschiffes auch auf den Dampfkessel, so funktionirt der amtliche Sachverständige für Prüfung und Revision der Dampfkessel, beziehungsweise sofern der Schiffsbesitzer der Mannheimer Ueberwachungsgesellschaft angehört, der Sachverständige der letzteren als maschinenbaukundiges Mitglied der Kommission.

Wird ein Schiff lediglich zum Zwecke der Anbringung neuer Einsenkungsklammern gemäsz der vorstehenden Verordnung vom heutigen angemeldet und vorgeführt, so genügt die Mitwirkung *eines* Kommissionsmitglieds.

Erfordernisse des Gesuches.

§. 5. Das Gesuch musz folgende Angaben enthalten:

1. Gattung des Schiffes, ob Dampfschiff — Rad-, Schrauben-, Seil- oder Kettendampfer — oder Segelschiff — Schleppkahn —, ob zum Schleppen, zum Transport von Personen und Gütern und welchen, ob zum Befahren des ganzen Rheins oder nur einer gewissen Strecke und welcher bestimmt;

2. Länge zwischen den Steven (Heben), Breite und Tiefe des Schiffskörpers vorn und hinten bei den Pollern und in der Mitte beziehungsweise am Hauptspant;

3. die zum Bau verwendete Materialgattung, Holz, Eisen oder Stahl;

4. Zeit und Ort der Erbauung des Schiffes;

5. die nach Ansicht des Eigenthümers gröszte zulässige Einsenkungstiefe mit Bezug auf den gröszten Tiefgang und die Höhe des Freibords vorn, hinten und in der Mitte, beziehungsweise beim Hauptspant;

6. die Tragfähigkeit des Schiffes annähernd oder auf Grund der erfolgten Aichung.

Alle Abmessungen sind nach Metermasz, die Tragfähigkeit ist nach Centnern zu 50 Kilogramm anzugeben.

Hat eine amtliche Vermessung des Schiffes schon stattgefunden, so ist der Aichschein mit dem Gesuch vorzulegen.

Dem Gesuch ist endlich ein Verzeichnisz derjenigen Schiffsgeräthe beizulegen, welche zum Zweck der sicheren Fahrt des Schiffes an Bord vorhanden sind.

Bei Anbringung beziehungsweise Einreichung des Gesuchs ist zugleich der nach §. 17 bestimmte Gebührensatz, sowie der für die Beschaffung der Einsenkungsklammern — §. 13 — erforderliche Betrag einzuzahlen.

Besondere Angaben bezüglich der Dampfschiffe.

§. 6. Dem Gesuch um Untersuchung eines Dampfschiffes ist eine Beschreibung und Zeichnung der Maschine und des Kessels beizufügen, aus welcher die wichtigsten Dimensionen derselben, sowie des Maschinenraumes und die Aufstellung von Maschine und Kessel zu entnehmen sind.

Hat eine amtliche Prüfung des Kessels schon vor der Untersuchung stattgefunden, so ist die Bescheinigung hierüber mit dem Gesuch vorzulegen. Im anderen Falle ist bezüglich des Kessels auszer den Dimensionen anzugeben:

Die Stärke und Gattung des Materials, die Art der Zusammensetzung, die Dimensionen der Sicherheitsventile und deren Belastung, die Einrichtung der Speisevorrichtung und der Feuerung und die beabsichtigte höchste Dampfspannung.

Aus der Zeichnung musz die Grösze der vom Feuer berührten Fläche zu berechnen und die Höhe des niedrigsten zulässigen Wasserstandes über den Feuerzügen zu ersehen sein.

Für die erforderlichen Zeichnungen ist ein Maszstab in Metermasz zu wählen, welcher eine deutliche Anschauung gewährt; der Maszstab ist auf die Zeichnungen einzutragen; auch sind alle wichtigeren Dimensionen an der betreffenden Stelle mit rother Farbe einzuschreiben.

Ist das zu untersuchende Dampfschiff ausschlieszlich oder vorwiegend zum Personentransport bestimmt, so hat der Eigenthümer in dem Gesuch die nach seiner Ansicht gröszte zulässige Anzahl der an Bord zu nehmenden Passagiere anzugeben.

Antrag auf wiederholte Untersuchung.

§. 7. Bei dem Begehren um wiederholte Untersuchung eines Schiffes ist das letztmals ausgestellte Schiffsattest — bei Dampfschiffen auch die Beurkundung der Prüfung oder letztmaligen Revision des Kessels — in beglaubigter Abschrift vorzulegen und sind zu den in §. 5 vorgeschriebenen Angaben die wesentlichen Veränderungen und Erneuerungen einzelner Theile des Schiffes, deren Veranlassung, Zeit und Ort der Ausführung namhaft zu machen.

Hilfeleistung des Schiffsführers bei der Untersuchung.

§. 8. Der Führer des zu untersuchenden Schiffes hat dasselbe an den von dem Hafenkommissär oder dem Hafenmeister bestimmten Platz zu verbringen und für die zur Vornahme der Untersuchung erforderliche Hilfeleistung zu sorgen.

Das Schiff musz leer und in allen seinen Räumen zugänglich sein.

Wenn die Kommission bei der Untersuchung eines Dampfschiffes eine Probefahrt für nothwendig erachtet, so hat der Eigenthümer eine solche vorzunehmen.

Untersuchung der Fahrtüchtigkeit.

§. 9. Die Kommission hat zu untersuchen und zu begutachten:

a. *in allen Fällen*, ob das Schiff für seinen Zweck und für die Rheinstrecke, welche es befahren soll, in allen seinen Theilen genügend stark und dauerhaft gebaut und seiner Bestimmung entsprechend eingerichtet ist;

b. *bei eisernen Schiffen* insbesondere, ob die Stärke der Quer- und der Längsversteifungen (Spanten) und der Beplattung genügend und ob das Schiff hinreichend mit wasserdichten Schotten versehen ist;

c. *bei Dampfschiffen* auszerdem

1. ob die Maschine in ihrem Bau, in ihrer Aufstellung und namentlich auch in der Verbindung mit dem Schiff so beschaffen ist, dasz sie eine andauernd sichere Thätigkeit erwarten läszt;

2. ob die Maschinenkammer von den Kajüten und den Laderäumen durch Schotten aus Eisenblech getrennt ist und

3. ob die Treppen und Geländer auf Deck und auszenseits gehörig sicher, die Oeffnungen im Deck mit Vorrichtungen gegen unversehenes Hineinfallen verwahrt und — bei Raddampfern — ob die Thüren zu den Rädern gehörig verschlieszbar eingerichtet sind.

Bei wiederholter Untersuchung eines Schiffes ist namentlich auch auf etwaige Abnutzung oder begonnene Zerstörung der einzelnen Theile durch Fäulnisz oder Rostbildung, sowie auf die Zweckmäszigkeit der vorgenommenen Reparaturen oder Aenderungen zu achten.

Dampfkesselprüfung.

§. 10. Ist bei der Einreichung des Gesuches um Ausstellung des Schiffsattestes für ein Dampfschiff der Beweis nicht erbracht, dasz der Kessel in seiner Aufstellung in dem Schiff schon amtlich geprobt beziehungsweise seit weniger als Jahresfrist revidirt worden, so veranlaszt der Vorstand der Kommission zunächst die Prüfung des Kessels durch den hiefür bestimmten Sachverständigen. Letzterer nimmt die Prüfung oder Revision nach den hiefür bestehenden allgemeinen Vorschriften und mit besonderer Beachtung der §§. 8 Absatz 3 und 9 Absatz 2 der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 29. Mai 1871, betreffend allgemeine polizeiliche Bestimmungen über die Anlegung von Dampfkesseln, vor und theilt das Ergebnisz, und wenn keine Mängel gefunden oder diese beseitigt worden sind, die hierüber auszustellende Beurkundung dem Vorstande der Kommission mit.

Untersuchung der Schiffsausrüstung.

§. 11. Die Kommission hat weiter zu untersuchen, ob das Schiff mit allem erforderlichen Takelwerk, insbesondere genügend mit Schiffsankern von dem der

Grösze des Schiffes entsprechenden Gewicht und mit Tauen von ausreichender Stärke und Länge, sowie mit allen sonstigen zur sicheren Führung des Schiffes und zur Hilfe in Nothfällen, namentlich auch zur ausgiebigen Entfernung von Wasser aus dem Schiffsraum und endlich mit den vorgeschriebenen Signallaternen und Flaggen versehen ist.

Auf eisernen Schiffen müssen für jeden Laderaum mindestens je eine Leckpumpe, ferner ein Leckkleid, Korksäcke und Reibhölzer vorhanden sein.

Bei der Untersuchung von *Dampfschiffen* ist ferner darauf zu achten, dasz der Steuerstuhl beziehungsweise die Kapitänsbrücke mit der Maschinenkammer durch einen Klingelzug in Verbindung steht oder durch eine andere geeignete Vorrichtung, wodurch der Kapitän oder Steuermann dem Maschinenführer Kommando geben kann.

Wird das Kommando durch Zeichen gegeben, so musz sich in der Maschinenkammer ein Plakat befinden, auf dem die Bedeutung jedes Zeichens angegeben ist.

Dampfschiffe, die nicht ausschlieszlich nur zum Uebersetzen von Personen oder zum Schleppen auf kleinere Entfernungen dienen sollen, müssen weiter versehen sein:

a. mit einem guten Fernrohr und zwei Sprachrohren;

b. mit einer der Grösze des Schiffes entsprechenden Anzahl von Feuerlöschgeräthschaften;

c. mit einem ausgerüsteten Rettungsboote;

d. mit einem Nothsteuer;

e. mit einer auf Deck befindlichen Rettungskiste, welche die nothwendigen Rettungsmittel enthält.

Auf jedem zum Personentransport bestimmten Dampfschiff müssen mindestens *zwei* Rettungsleinen mit Korkring auf Deck vorhanden sein.

Bestimmungen von Freibord und Tragfähigkeit.

§. 12. Die Kommission hat endlich zu bestimmen:

a. die Linie der gröszten zulässigen Einsenkung des Schiffes mit Bezug auf die Höhe des für die sichere Fahrt erforderlichen Freibords;

b. mit Bezug auf diese Bestimmung die Ladehöhe und Bodentiefe;

c. die dieser Einsenkung entsprechende Tragfähigkeit des Schiffes nach der Schiffsaiche, in Ermangelung einer solchen nach Schätzung auf Grund der Hauptdimensionen: Länge, Breite und Abstand zwischen dem ledigen und dem vollbeladenen Tiefgang.

Bezeichnung der gröszten Einsenkung.

§. 13. Die Kommission hat die von ihr bestimmte Linie der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge, 4 cm Höhe, 2—3 mm Dicke und von hervortretender Farbe (weisz oder gelb auf dunkelm, schwarz auf hellem Grunde) zu bezeichnen. Diese Bezeichnung erfolgt bei Schiffen, welche in der Linie ihrer zulässigen tiefsten Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an drei Stellen (vorn, mittschiffs und hinten), bei Schiffen von geringerer Länge, wenn nicht deren Eigenthümer oder Führer die Bezeichnung an drei Stellen ausdrücklich beantragen, auf jeder Seite an zwei Stellen (vorn und hinten). Diese Stellen sind so zu wählen, dasz darunter Tiefgangs-

und Aich-Skalen zweckmäszig anzubringen sind, ohne beim Gebrauche des Schiffes durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

In die vorderste Klammer auf jeder Seite sind mit 2—2½ cm hohen Buchstaben beziehungsweise arabischen Zahlen einzuhauen:

nach vorn:

innerhalb eines Ringes als Anfangs- und Endbuchstabe des Sitzes der Untersuchungsstelle (Mm)

nach hinten:

die durch Aichung, eventuell Abschätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit.

Untersuchungsprotokoll.

§. 14. In dem über den Verlauf und das Ergebnisz der Untersuchung abzufassenden Protokoll hat sich die Kommission im Einzelnen darüber auszusprechen, ob das Schiff in seinem Bau, wie in seiner Einrichtung und Ausrüstung den allgemeinen und den betreffenden speziellen Erfordernissen (§§. 9, 10 und 11) entspricht, oder welche Mängel wahrgenommen worden sind.

Besonders zu verzeichnen sind die Anker, Taue und Rettungsmittel, welche auf dem Schiff vorhanden sind, beziehungsweise von der Kommission für nothwendig erachtet werden.

Sodann sind in dem Protokoll die gemäsz §. 12 bestimmten Masze genau anzugeben.

Die Protokolle werden in chronologischer Reihenfolge geheftet in dem Dienstlokal der Rheinbauinspektion Mannheim aufbewahrt.

Verfahren beim Vorfinden von Mängeln.

§. 15. Von den bei der Untersuchung erhobenen Anständen macht der Vorstand der Kommission dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes mündlich oder schriftlich Eröffnung und bestimmt die Frist, innerhalb welcher die Mängel beseitigt werden müssen.

Wird diese Frist, ohne dasz von dem Vorstand der Kommission eine Verlängerung zugestanden worden ist, nicht eingehalten, so wird das Verfahren eingestellt. In diesem Falle musz, bevor das Schiff seine Fahrt antritt, ein wiederholtes Gesuch um Ausstellung des Schiffsattestes eingereicht werden.

Von der Einstellung des Verfahrens gibt der Vorstand der Kommission dem Hafenkommissär Kenntnisz unter Rückgabe der Beilagen des Gesuchs.

Schiffsattest.

§. 16. Das Schiffsattest wird nach dem Formular Anlage I. von dem Vorstand der Untersuchungskommission doppelt ausgefertigt und dem Hafenkommissär unter Rückgabe der Beilagen des Gesuches mitgetheilt.

Der Hafenkommissär versieht dasselbe in beiden Ausfertigungen mit seiner Beurkundung, stellt ein Exemplar dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes zu und gibt dem Vorstand der Untersuchungskommission, sowie dem Rheinschifffahrtsinspektor des I. Bezirks hievon Nachricht. Die zweite Ausfertigung des Attestes bleibt bei dem Hafenkommissär in Verwahrung.

Der Vorstand der Rheinbauinspektion Mannheim hat über die Schiffsuntersu-

chungen und die Ausstellung der Schiffsatteste ein Journal, nach Formular Anlage II. zu führen und die Atteste in chronologischer Reihenfolge mit Nummer zu versehen.

Wird an einem Schiffe nur die Anbringung der neuen Einsenkungsklammern gemäsz der vorstehenden Verordnung vom Heutigen bewirkt, so legt das betreffende Kommissionsmitglied (§. 4) das Schiffsattest mit den durch §. 4 der fraglichen Verordnung vorgeschriebenen, zur Vervollständigung des Attestes erforderlichen Angaben dem Vorstande der Kommission zur Eintragung in das Attest vor.

Kosten des Verfahrens.

§. 17. Die Kosten des Verfahrens bestehen:

1. aus den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der grösztен zulässigen Einsenkung,

2. aus den Gebühren der Mitglieder der Kommission.

Diese Gebühren werden nach folgendem Tarif berechnet:

	Segelschiffe.			Dampfschiffe.	
	Tragfähigkeit			Pferdekraft	
	unter 200 Tonnen.	von 200 Tonnen und mehr		unter 20.	von 20 und mehr.
		von Holz.	von Eisen.		
	M.	M.	M.	M.	M.
Vorstand der Kommission ..	5	8	10	12	15
Hafenmeister	4	7	7	7	8
Schiffsbaukundiges Mitglied ..	3	5	7	7	9
Schiffahrtskundiges Mitglied ..	3	5	6	7	9
Maschinenbaukundiges Mitglied	—	—	—	7	9
zusammen	15	25	30	40	50

Für Nachuntersuchungen werden die vorstehenden Gebührensätze um $^2/_5$ ermäszigt.

Werden an dem Schiffe nur neue Einsenkungsklammern angebracht, so ist hierfür auszer dem Betrag der Auslagen unter Ziffer 1 eine Gebühr von 3 Mark zu entrichten.

Findet gleichzeitig mit der Untersuchung eines Dampfschiffes eine Prüfung, beziehungsweise eine äuszere oder innere Revision des Schiffskessels statt, so hat der hiefür zugezogene Sachverständige die Gebühren zu beziehen, wie sie in §. 19 der Verordnung des Handelsministeriums vom 14. März 1874 bestimmt sind (9 Mark beziehungsweise 15 oder 30 Mark), für seine Mitwirkung bei der Schiffsuntersuchung, speciell der Prüfung der Maschine eine weitere Gebühr aber nicht mehr anzusprechen.

Der Vorstand der Kommission stellt alsbald nach Beendigung des Geschäfts das Kostenverzeichnisz auf und theilt dasselbe mit den Belegen bezüglich der entstandenen Auslagen dem Hafenkommissär mit. Letzterer veranlaszt die Auszahlung der Gebühren und den Ersatz der Auslagen an die Forderungsberechtigten und zieht den gegen die hinterlegte Summe (§. 5) sich etwa ergebenden Mehrbetrag

von den Eigenthümern oder Führern des Schiffes ein, beziehungsweise ordnet die Rückvergütung eines etwaigen Minderbetrages an.

Die Aushändigung des Schiffsattestes an den Eigenthümer oder Führer des Schiffes kann bis nach erfolgter Entrichtung der Untersuchungskosten verweigert werden.

Auch im Falle der Einstellung der Untersuchung (§. 15 Absatz 2) hat der Eigenthümer beziehungsweise Führer des Schiffes für die entstandenen Kosten aufzukommen.

Gestattung der Einsicht der Protokolle und der Schiffsatteste.

§. 18. Dem Eigenthümer, dem Führer und jedem Befrachter des betreffenden Schiffes, sowie den Vertretern der Transportversicherungsgesellschaften und dem zuständigen Rheinschifffahrtsinspektor ist die Einsicht der Untersuchungsprotokolle (§. 14), der Duplikate der Schiffsatteste, bei dem Hafenkommissär, und des von dem Vorstand der Untersuchungskommission zu führenden Journals, wie auch die Fertigung von Abschriften jederzeit in den üblichen Geschäftsstunden gestattet.

Inkrafttreten der Verordnung. Aufheben älterer Bestimmungen.

§. 19. Diese Verordnung tritt mit dem 1. Oktober d. J. in Kraft.

Von diesem Zeitpunkte an wird die Verordnung Groszherzoglichen Handelsministeriums vom 16. September 1869, die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend, auszer Wirksamkeit gesetzt.

Karlsruhe, den 2. September 1882.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

TURBAN. Vdt. BECKER.

ANLAGE I. *SCHIFFS-ATTEST.*

Journalseite:

Das { dem / der } zu

gehörige { hölzerne / eiserne } { Segelschiff / Dampfschiff } genannt:

{ nach dem Aichschein vom ten ..... / oder nach Abschätzung } { von einer Ladungsfähigkeit / von ..... Centrn. }

ist von der unterzeichneten Schiffs-Untersuchungskommission in allen Theilen und Zubehörungen untersucht und in ihr Schiffsverzeichnisz unter Nr..... eingetragen, mit der zulässigen tiefsten Einsenkung im beladenen Zustande in nachfolgend aufgeführter Weise bezeichnet, sowie mit der im folgenden Verzeichnisse angeführten Ausrüstung und Bemannung versehen und für Rheinschifffahrt in der Ausdehnung von ..... bis .....
für tauglich befunden worden.

Auf Grund dieses Attestes darf dieses Fahrzeug zur Rheinschifffahrt so lange benützt werden, als es sich im erwähnten Zustande befindet und bis eine wesentliche Veränderung oder Reparatur vorgenommen wird, als welche die Erneuerung von Inhölzern oder Rippen des Schiffes anzusehen ist.

Urkundlich unter amtlicher Vollziehung und Besiegelung.

Mannheim, den....ten .....

Die Schiffs-Untersuchungskommission.

ZULÄSSIGE EINSENKUNGSTIEFE.

Die in beladenem Zustande zulässige Einsenkungstiefe des vorstehend genannten Schiffes ist an jeder Seite desselben an { zwei / drei } Stellen mit eisernen Klammern von 30 Centimeter Länge und 4 Centimeter Höhe bezeichnet worden. Die vorderste Klammer auf jeder Seite trägt als Stempel der hiesigen Schiffs-Untersuchungskommission die Buchstaben „Mm" in einem Ringe und dahinter die oben angegebene Zentnerzahl der Tragfähigkeit.

Von der Unterkante jeder Klammer an gerechnet beträgt in Centimetern:

Die	vornen		mittschiffs		hinten	
	rechts.	links.	rechts.	links.	rechts.	links.
Bordhöhe						
Ladehöhe						
Bodentiefe.....						

Zur sicheren Leitung des Schiffes musz sich nachbezeichnete Bemannung auf demselben befinden:

VERZEICHNISZ DER AUSRÜSTUNG OBENGENANNTEN SCHIFFES.

Anzahl.	Benennung der Ausrüstungsgegenstände.	Grösze, Länge, etc.	Gewicht.
	Segelwerk:		
	Anker:		
	Ketten- und Tauwerk:		
	Verschiedene Geräthschaften:		

ATTESTE ÜBER FERNERE UNTERSUCHUNGEN.

Das vorstehend benannte Schiff ist heute nach vorgenommener Aenderung — Reparatur —
auf Verlangen des: .....
auf Antrag der: .....
in allen Theilen und Zubehörungen untersucht worden und hat sich ergeben, dasz
.....
.....

(Ort, Datum und Unterschrift der Untersuchungskommission.)

ANLAGE II. *JOURNAL*

über die Untersuchung der Rheinschiffe durch die Schiffs-Untersuchungskommission zu Mannheim und über die ausgestellten Schiffsatteste.

Jahrgang 18..

Journal-Seite Nr.

1.	2.	3.	4.	5.		6.		7.	8.		9.	
Nr. des Attestes.	Name und Wohnort des Schiffseigenthümers.	Name des Schiffes.	Gattung und Bestimmung d. Schiffes. Konstruktion Material.	Einlauf des Gesuchs.		Vornahme der Untersuchung.		Ergebnisse der Untersuchung, Bemerkungen über gefundene Mängel, Eröffnung u. Abhilfe derselb.	Ausstellung des Attestes.		Ausfolgung an den Hafenkommissär.	
				Tag.	Monat.	Tag.	Monat.		Tag.	Monat.	Tag.	Monat.

Journal-Seite Nr. 10. 11.

Von der Unterkante der Klammern zur Bezeichnung der in beladenem Zustande zulässigen Einsenkungstiefe beträgt in Centimetern																Tragfähigkeit des Schiffes bei der grösten zulässigen Einsenkung nach	
die Bordhöhe						die Ladehöhe						die Bodentiefe					
vornen		mittschiffs		hinten		vornen		mittschiffs		hinten		vornen		mittschiffs		hinten	
rechts.	links.	rechts.	links.	rechts.	links.	rechts.	links.	rechts.	links.	rechts.	links.	rechts.	links.	rechts.	links.	rechts.	links.	Schätzung.	Aichung.

465. 6 September 1882, HESSISCHE VERORDNUNG BETR. DIE BEZEICHNUNG DER HÖCHSTEN ZULÄSSIGEN EINSENKUNGSTIEFE UND DIE VERVOLLSTÄNDIGUNG DER SCHIFFS-ATTESTE DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 148, Reg. Bl. 1882 Nr. 18. S. 145.

Auf Grund der zwischen den Regierungen der Rheinuferstaaten über die gleichmäszige Regelung der Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffsatteste der Rheinschiffe getroffenen Vereinbarung wird verordnet, was folgt:

§ 1. Die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe ist bei allen den Vorschriften des Art. 22 der revidirten Rhein-Schifffahrts-Acte unterworfenen Schiffen, welche in der Linie dieser Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an 3 Stellen (vorn, mittschiffs und hinten), bei Schiffen von geringerer Länge, wenn nicht deren Eigenthümer oder Führer die Bezeichnung an 3 Stellen ausdrücklich beantragen, auf jeder Seite an 2 Stellen (vorn und hinten) durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge, 4 cm Höhe und von hervortretender Farbe (weisz oder gelb auf dunkelm, schwarz auf hellem Grunde) zu bewirken.

§ 2. Der Platz für diese Einsenkungsklammern ist so zu wählen, dasz unter denselben Tiefgangs- und Eichscalen zweckmäszig anzubringen sind, ohne bei dem

Gebrauche des Schiffes durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

§ 3. In die vorderste Klammer an jeder Seite sind mit 2 bis $2^1/_2$ cm hohen lateinischen Buchstaben, bezw. arabischen Zahlen einzuhauen nach vorn:

innerhalb eines Ringes der Anfangs- und der Endbuchstabe (ersterer mit groszer, letzterer mit kleiner Schrift) des Sitzes der die Klammern anbringenden Untersuchungs-Commission;

nach hinten:

die durch Eichung oder Abschätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit des Schiffes.

§ 4. In das Schiffsattest ist einzutragen die Centimeterzahl der Bordhöhe, der Ladehöhe und der Bodentiefe, alle drei von der Unterkante jeder Klammer ab gerechnet, und die durch Eichung eventuell Abschätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit.

§ 5. Alle in § 1 erwähnten Schiffe mit Ausnahme derjenigen, welche bis zum 1. Juli 1884 einer Nachuntersuchung unterliegen und dabei mit den neuen Einsenkungsklammern versehen werden, müssen bis zu diesem Zeitpunkte einer Schiffsuntersuchungs-Commission behufs Anbringung der neuen Klammern und Vervollständigung des Schiffsattestes von ihren Eigenthümern oder Führern unter Vorlegung des Schiffsattestes angemeldet und vorgeführt werden.

§ 6. An allen mit den neuen Einsenkungsklammern versehenen Schiffen ist die Farbe dieser Klammern (§ 1) von den Schiffern kenntlich zu erhalten.

§ 7. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung unterliegen der in Art. 32 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte vorgesehenen Strafe.

§ 8. Gegenwärtige Verordnung tritt am 1. October 1882 in Kraft.

Darmstadt, den 6. September 1882.

Groszherzogliches Staatsministerium.

V. STARCK. DR. BREIDERT.

466. 7 September 1882, HESSISCHES REGULATIV BETR. DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE UND DIE AUSSTELLUNG DER SCHIFFSATTESTE. Sammlung 1889 S. 142, Reg. Bl. 1882 Nr. 19. S. 147.

Zum Vollzuge des Artikels 22 der revidirten Rheinschifffahrtsacte vom 17. October 1868 wird verordnet, was folgt:

Errichtung einer Commission für die Untersuchung der Rheinschiffe in Mainz.

§ 1. Zur Untersuchung der Rheinschiffe in den in Art. 22 der revidirten Rheinschifffahrtsacte vorgesehenen Fällen (Schiffsbeklopfung) ist die in Mainz bestellte Commission von Sachverständigen (Schiffsuntersuchungs-Commission) berufen. Diese Commission hat sich auch der Untersuchung von Schiffen, welche aus Nebenflüssen bis in den Rhein kommen, zu unterziehen und kann auf besondere Anweisung der Aufsichtsbehörde oder auf Antrag der Betheiligten auch die Untersuchung von Fahrzeugen unter 300 Centner Tragfähigheit (Art. 23 der revidirten Rheinschifffahrtsacte) übernehmen, sofern nicht für diese Fälle besondere Untersuchungsstellen angeordnet werden.

Verfahren, allgemeine Bestimmung.

§ 2. Das Gesuch um Ausstellung eines Schiffsattestes ist von dem Eigenthümer oder dem Führer des Schiffs schriftlich oder mündlich unter Beifügung der vorgeschriebenen Angaben (§§ 5, 6) an den Vorstand der

Schiffs-Untersuchungs-Commission zu richten. Derselbe prüft nöthigenfalls, ob die Vorlage formell zu beanstanden ist, und veranlaszt eventuell auf kürzestem Wege den Gesuchsteller zur Verbesserung der formellen Mängel.

Ist gegen die Vollständigkeit des Gesuches nichts zu erinnern, so bestimmt der Vorstand innerhalb des Hafengebietes einen Liegeplatz, an welchem die Untersuchung vorzunehmen ist.

Der Vorstand beruft die Sachverständigen, leitet die Untersuchung, nimmt über deren Ergebnisz ein Protocoll auf und ordnet, wenn die Untersuchung keine Anstände ergeben hat oder dieselben beseitigt worden sind, die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkung des Schiffes an.

Hierauf stellt er das Schiffsattest aus und bewirkt dessen Aushändigung an den Führer oder Eigenthümer des Schiffes. Letztere sind gegenüber der Behörde für die Kosten des Verfahrens haftbar.

§ 3. Die Untersuchung eines Schiffes aus Gründen des öffentlichen Interesses (Art. 22 Abs. 5 der revidirten Rheinschifffahrtsacte) wird auf Antrag der Hafenbehörden oder des Rheinschifffahrts-Inspectors durch das zuständige Kreisamt angeordnet. Der Eigenthümer oder Führer des Schiffes ist in diesem Falle verpflichtet, auf Aufforderung des Vorstandes der Commission die in § 5 bezw. 6 und 7 dieser Verordnung vorgeschriebenen Angaben zu machen.

Zusammensetzung der Untersuchungs-Commission.

§ 4. Die Untersuchungs-Commission besteht aus dem Groszherzoglichen Hafencommissär zu Mainz oder einem anderen Groszherzoglichen Beamten als Vorstand, dem Hafenmeister, einem Schiffsbaukundigen und einem mit der Führung eines Rheinschiffes der Gattung, welcher das zu untersuchende Schiff angehört, vertrauten Schiffer oder Steuermann.

Handelt es sich um die Untersuchung eines *eisernen Schiffes*, so soll der Schiffsbaukundige mit dem Bau solcher Schiffe aus eigener Erfahrung bekannt sein; mindestens musz er die Eigenschaft eines in gröszeren Eisenblechconstructionen practisch erfahrenen Maschinenbautechnikers besitzen.

Für die Untersuchung eines *Dampfschiffs* wird die Commission durch ein maschinenbaukundiges Mitglied verstärkt.

Die Sachverständigen werden auf Vorschlag des Vorstandes von der Groszherzoglichen Provinzial-Direction Rheinhessen ernannt und verpflichtet.

Erstreckt sich die Untersuchung eines Dampfschiffes auch auf den Dampfkessel, so functionirt der amtliche Sachverständige für Prüfung und Revision der Dampfkessel, bezw., sofern der Schiffsbesitzer der Offenbacher oder Mannheimer Ueberwachungsgesellschaft angehört, der Sachverständige dieser Gesellschaften als maschinenbaukundiges Mitglied der Commission.

Wird ein Schiff lediglich zur Anbringung neuer Einsenkungsklammern nach Maszgabe der Verordnung vom 6. September 1882 angemeldet und vorgeführt, so genügt die Mitwirkung *eines* Commissionsmitglieds.

Erfordernisse des Gesuches.

§ 5. Das Gesuch musz folgende Angaben enthalten:

1) Gattung des Schiffes, ob Dampfschiff (Rad-, Schrauben-, Seil- oder Kettendampfer) oder Segelschiff (Schleppkahn), ob zum Schleppen, zum Transport von Personen und Gütern und welchen, ob zum Befahren des ganzen Rheins oder nur einer gewissen Strecke und welcher bestimmt;

2) Länge zwischen den Steven (Heben), Breite und Tiefe des Schiffskörpers vorn und hinten bei den Pollern und in der Mitte bezw. am Hauptspant;

3) die zum Bau verwendete Materialgattung, Holz, Eisen oder Stahl;

4) Zeit und Ort der Erbauung des Schiffes;

5) die nach Ansicht des Eigenthümers gröszte zulässige Einsenkungstiefe mit Bezug auf den gröszten Tiefgang und die Höhe des Freibords vorn, hinten und in der Mitte, bezw. beim Hauptspant;

6) die Tragfähigkeit des Schiffes, annähernd oder auf Grund der erfolgten Eichung.

Alle Abmessungen sind nach Metermasz, die Tragfähigkeit ist nach Centnern zu 50 Kilogramm anzugeben.

Hat eine amtliche Vermessung des Schiffes schon stattgefunden, so ist der Eichschein mit dem Gesuche vorzulegen.

Dem Gesuch ist endlich ein Verzeichnisz derjenigen Schiffsgeräthe beizulegen, welche zum Zwecke der sicheren Fahrt des Schiffes an Bord vorhanden sind.

Bei Anbringung bezw. Einreichung des Gesuches ist zugleich der nach § 17 bestimmte Gebührensatz, sowie der für die Beschaffung der Einsenkungsklammern (§ 13) erforderliche Betrag einzuzahlen.

Besondere Angaben bezüglich der Dampfschiffe.

§ 6. Dem Gesuche um Untersuchung eines Dampfschiffes ist eine Beschreibung und Zeichnung der Maschine und des Kessels beizufügen, aus welcher die wichtigsten Dimensionen derselben, sowie des Maschinenraumes und die Aufstellung von Maschine und Kessel zu entnehmen sind. Hat eine amtliche Prüfung des Kessels schon vor der Untersuchung stattgefunden, so ist die Bescheinigung hierüber mit dem Gesuch vorzulegen. Im andern Falle ist bezüglich des Kessels auszer den Dimensionen anzugeben:

die Stärke und Gattung des Materials, die Art der Zusammensetzung, die Dimensionen der Sicherheitsventile und deren Belastung, die Einrichtung der Speisevorrichtung und der Feuerung und die beabsichtigte höchste Dampfspannung.

Aus der Zeichnung musz die Grösze der vom Feuer berührten Fläche zu berechnen und die Höhe des niedrigsten zulässigen Wasserstandes über den Feuerzügen zu ersehen sein.

Für die erforderlichen Zeichnungen ist ein Maszstab in Metermasz zu wählen, welcher eine deutliche Anschauung gewährt; der Maszstab ist auf die Zeichnungen einzutragen; auch sind alle wichtigeren Dimensionen an der betreffenden Stelle mit rother Farbe einzuschreiben.

Ist das zu untersuchende Dampfschiff ausschlieszlich oder vorwiegend zum Personentransport bestimmt, so hat der Eigenthümer in dem Gesuch die nach seiner Ansicht gröszte zulässige Anzahl der an Bord zu nehmenden Passagiere anzugeben.

Antrag auf wiederholte Untersuchung.

§ 7. Bei dem Begehren um wiederholte Untersuchung eines Schiffes ist das letztmals ausgestellte Schiffsattest — bei Dampfschiffen auch die Beurkundung der Prüfung oder letztmaligen Revision des Kessels — in beglaubigter Abschrift vorzulegen und zu den in § 5 vorgeschriebenen Angaben die wesentlichen Veränderungen, und sind Erneuerungen einzelner Theile des Schiffes, deren Veranlassung, Zeit und Ort der Ausführung namhaft zu machen.

Hülfeleistung des Schiffsführers bei der Untersuchung.

§ 8. Der Führer des zu untersuchenden Schiffes hat dasselbe an den von dem Vorstand der Commission bestimmten Platz zu verbringen und für die zur Vornahme der Untersuchung erforderliche Hülfeleistung zu sorgen.

Das Schiff musz leer und in allen seinen Räumen zugänglich sein.

Wenn die Commission bei der Untersuchung eines Dampfschiffes eine Probefahrt für nothwendig erachtet, so hat der Eigenthümer eine solche vorzunehmen.

Untersuchung der Fahrtüchtigkeit.

§ 9. Die Commission hat zu untersuchen und zu begutachten:

a. in allen Fällen, ob das Schiff für seinen Zweck und für die Rheinstrecke, welche es befahren soll, in allen seinen Theilen genügend stark und dauerhaft gebaut und seiner Bestimmung entsprechend eingerichtet ist;

b. bei *eisernen Schiffen* insbesondere, ob die Stärke der Quer- und der Längs-Versteifungen (Spanten) und der Beplattung genügend und ob das Schiff hinreichend mit wasserdichten Schotten versehen ist;

c. bei *Dampfschiffen* auszerdem:

1) ob die Maschine in ihrem Bau, in ihrer Ausstellung und namentlich auch in der Verbindung mit dem Schiff so beschaffen ist, dasz sie eine andauernd sichere Thätigkeit erwarten läszt;

2) ob die Maschinenkammer von den Cajüten und den Laderäumen durch Schotten aus Eisenblech getrennt ist und

3) ob die Treppen und Geländer auf Deck und auszenseits gehörig sicher, die Oeffnungen im Deck mit Vorrichtungen gegen unversehenes Hineinfallen verwahrt und — bei Raddampfern — ob die Thüren zu den Rädern gehörig verschlieszbar eingerichtet sind.

Bei wiederholter Untersuchung eines Schiffes ist namentlich auch auf etwaige Abnutzung oder begonnene Zerstörung der einzelnen Theile durch Fäulnisz oder Rostbildung, sowie auf die Zweckmäszigkeit der vorgenommenen Reparaturen oder Aenderungen zu achten.

Dampfkesselprüfung.

§ 10. Ist bei der Einreichung des Gesuches um Ausstellung des Schiffsattestes für ein Dampfschiff der Beweis nicht erbracht, dasz der Kessel in seiner Aufstellung in dem Schiff schon amtlich geprobt, bezw. seit weniger als Jahresfrist revidirt worden, so veranlaszt der Vorstand der Commission zunächst die Prüfung des Kessels durch den hierfür bestimmten Sachverständigen.

Letzterer nimmt die Prüfung oder Revision nach den hierfür bestimmten allgemeinen Vorschriften und mit besonderer Beachtung der § 8 Abs. 3 und § 9 Abs. 2 der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 29. Mai 1871, betreffend allgemeine polizeiliche Bestimmungen über die Anlegung von Dampfkesseln, vor und theilt das Ergebnisz und, wenn keine Mängel gefunden oder diese beseitigt worden sind, die hierüber auszustellende Beurkundung dem Vorstande der Commission mit.

Untersuchung der Schiffsausrüstung.

§ 11. Die Commission hat weiter zu untersuchen, ob das Schiff mit allem erforderlichen Takelwerk, insbesondere genügend mit Schiffsankern von dem der Grösze des Schiffes entsprechenden Gewicht und mit Tauen von ausreichender Stärke und Länge, sowie mit allen sonstigen zur sicheren Führung des Schiffes und zur Hülfe in Nothfällen, namentlich auch zur ausgiebigen Entfernung von Wasser aus dem Schiffsraume, erforderlichen Vorrichtungen und endlich mit den vorgeschriebenen Signallaternen und Flaggen versehen ist.

Auf eisernen Schiffen müssen für jeden Laderaum mindestens je 1 Leckpumpe, ferner ein Leckkleid, Korksäcke und Reibhölzer vorhanden sein.

Bei der Untersuchung von *Dampfschiffen* ist ferner darauf zu achten, dasz der Steuerstuhl, bezw. die Kapitänsbrücke mit der Maschinenkammer durch einen Klingelzug in Verbindung steht oder durch eine andere geeignete Vorrichtung, wo-

durch der Kapitän oder Steuermann dem Maschinenführer Commando geben kann.

Wird das Commando durch Zeichen gegeben, so musz sich in der Maschinenkammer ein Plakat befinden, auf dem die Bedeutung jedes Zeichens angegeben ist.

Dampfschiffe, die nicht ausschlieszlich nur zum Uebersetzen von Personen oder zum Schleppen auf kleinere Entfernungen dienen sollen, müssen weiter versehen sein:

a. mit einem guten Fernrohr und zwei Sprachrohren;

b. mit einer der Grösze des Schiffes entsprechenden Anzahl von Feuerlösch-Geräthschaften;

c. mit einem ausgerüsteten Rettungsboote;

d. mit einem Nothsteuer;

e. mit einer auf Deck befindlichen Kettungskiste, welche die nothwendigen Rettungsmittel enthält.

Auf jedem zum Personentransport bestimmten Dampfschiffe müssen mindestens zwei Rettungsleinen mit Korkring auf Deck vorhanden sein.

Bestimmung von Freibord und Tragfähigkeit.

§ 12. Die Commission hat endlich zu bestimmen:

a. die Linie der gröszten zulässigen Einsenkung des Schiffes mit Bezug auf die Höhe des für die sichere Fahrt erforderlichen Freibords;

b. mit Bezug auf diese Bestimmung die Ladehöhe und Bodentiefe;

c. die dieser Einsenkung entsprechende Tragfähigkeit des Schiffes nach der Schiffseiche, in Ermangelung einer solchen nach Schätzung auf Grund der Hauptdimensionen: Länge, Breite, und Abstand zwischen dem ledigen und dem vollbeladenen Tiefgange.

Bezeichnung der gröszten Einsenkung.

§ 13. Die Commission hat die von ihr bestimmte Linie der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge, 4 cm Höhe, 2 bis 3 mm Dicke und von hervortretender Farbe (weisz oder gelb auf dunklem, schwarz auf hellem Grunde) zu bezeichnen.

Diese Bezeichnung erfolgt bei Schiffen, welche in der Linie ihrer zulässigen tiefsten Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an 3 Stellen (vorn, mittschiffs und hinten); bei Schiffen von geringerer Länge, wenn nicht deren Eigenthümer oder Führer die Bezeichnung an 3 Stellen ausdrücklich beantragen, auf jeder Seite an 2 Stellen (vorn und hinten). Diese Stellen sind so zu wählen, dasz darunter Tiefgang und Eichscalen zweckmäszig anzubringen sind, ohne beim Gebrauche des Schiffes durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

In die vorderste Klammer auf jeder Seite sind mit 2 bis $2^1/_2$ cm hohen lateinischen Buchstaben bezw. arabischen Zahlen einzuhauen:

nach vorn:

innerhalb eines Ringes der Anfangs- und Endbuchstabe des Sitzes der Untersuchungsstelle Mz.,

nach hinten:

die durch Eichung oder Abschätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit.

Untersuchungs-protocoll.

§ 14. In dem über den Verlauf und das Ergebnisz der Untersuchung abzufassenden Protocoll hat sich die Commission im Einzelnen darüber auszusprechen, ob das Schiff in seinem Bau, wie in seiner Einrichtung und Ausrüstung den allgemeinen und den betreffenden speciellen Erfordernissen (§§ 9, 10 und 11) entspricht oder welche Mängel wahrgenommen worden sind.

Besonders zu verzeichnen sind die Anker, Taue und Rettungsmittel, welche auf dem Schiff vorhanden sind, bezw. von der Commission für nothwendig erachtet werden. Sodann s nd in dem Protocoll die gemäsz § 12 bestimmten Masze genau anzugeben.

Die Protocolle werden, in chronologischer Reihenfolge geheftet, in dem Dienstlokal des Hafencommissariats Mainz aufbewahrt.

Verfahren bei dem Vorfinden von Mängeln. § 15. Von den bei der Untersuchung erhobenen Anständen macht der Vorstand der Commission dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes mündlich oder schriftlich Eröffnung und bestimmt die Frist, innerhalb welcher die Mängel beseitigt werden müssen — Wird diese Fr st, ohne dasz von dem Vorstand der Commission eine Verlängerung zugestanden worden ist, nicht eingehalten, so wird das Verfahren eingestellt. In diesem Fall musz, bevor das Schiff seine Fahrt antritt, ein wiederholtes Gesuch um Ausstellung des Schiffsattestes eingereicht werden.

Schiffsattest. Anlage. § 16. Das Schiffsattest wird nach dem beigefügten Formular von dem Vorstand der Untersuchungs-Commission doppelt ausgefertigt. Eine Ausfertigung ist dem Eigenthümer oder Führer des untersuchten Schiffes zu behändigen, die zweite zu den Acten des Groszherzoglichen Hafencommissariats Mainz zu nehmen. Dem zuständigen Rheinschifffahrts-Inspector ist von der Ausstellung des Attestes Nachricht zu geben.

Ueber die Schiffsuntersuchungen und die Ausstellung der Schiffsatteste hat der Vorstand der Commission ein Journal zu führen und die Atteste in chronologischer Reihenfolge mit Nummern zu versehen. Wird an einem Schiffe nur die Anbringung der neuen Einsenkungsklammern nach Maszgabe der Verordnung vom 6. September 1882 bewirkt, so legt das betreffende Commissionsmitglied (§ 4 letzter Abs.) das Schiffsattest mit der durch § 4 der genannten Verordnung vorgeschriebenen, zur Vervollständigung des Attestes erforderlichen Angabe dem Vorstand der Commission zur Eintragung in das Attest vor.

Kosten des Verfahrens. § 17. Die Kosten des Verfahrens bestehen:

1. aus den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der grösz-ten zulässigen Einsenkung;

2. aus den Gebühren der Mitglieder der Commission.

Diese Gebühren werden nach folgendem Tarif berechnet:

	Segelschiffe.			Dampfschiffe	
	Tragfähigkeit.			Pferdekraft.	
	unter 200 Tonnen.	200 Tonnen und mehr		unter 20	20 und mehr.
		von Holz.	von Eisen.		
	M.	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*
Vorstand der Commission	5	8	10	12	15
Hafenmeister	4	7	7	7	8
Schiffsbaukundiges Mitglied	3	5	7	7	9
Schifffahrtskundiges Mitglied	3	5	6	7	9
Maschinenbaukundiges Mitglied	—	—	—	7	9
Zusammen	15	25	30	40	50

Für Nachuntersuchungen werden die vorstehenden Gebührensätze um $^2/_3$ ermäszigt. Werden an dem Schiffe nur neue Einsenkungsklammern angebracht, so ist hierfür auszer dem Betrag der Auslagen unter Ziffer 1 eine Gebühr von 3 M. zu entrichten.

Findet gleichzeitig mit der Untersuchung eines Dampfschiffs eine Prüfung, bezw. eine äuszere oder innere Revision des Schiffskessels statt, so hat der hierfür zugezogene Sachverständige die für dieses Geschäft bestimmten Gebühren zu beanspruchen, für seine Mitwirkung bei der Schiffsuntersuchung, specell der Prüfung der Maschine eine weitere Gebühr aber nicht mehr zu beziehen. Der Vorstand der Commission stellt alsbald nach Beendigung des Geschäfts das Kostenverzeichnisz auf, veranlaszt die Auszahlung der Gebühren und den Ersatz etwaiger Auslagen an die Forderungsberechtigten und zieht den gegen die hinterlegte Summe (§ 5) sich etwa ergebenden Mehrbetrag von dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes ein, bezw. ordnet die Rückvergütung eines etwaigen Minderbetrags an.

Die Aushändigung des Schiffsattestes an den Eigenthümer oder Führer des Schiffes kann bis nach erfolgter Entrichtung der Untersuchungskosten verweigert werden. Auch im Falle der Einstellung der Untersuchung (§ 15. Abs. 2) hat der Eigenthümer, bezw. Führer des Schiffes für die entstandenen Kosten aufzukommen.

Gestattung der Einsicht der Protocolle und der Schiffsatteste.

§ 18. Dem Eigenthümer, dem Führer und jedem Befrachter des betreffenden Schiffes, den Vertretern der Transportversicherungs-Gesellschaften und dem zuständigen Rheinschifffahrts-Inspector ist die Einsicht der Untersuchungsprotocolle (§ 14), der Duplicate der Schiffsatteste und des von dem Vorstand der Commission zu führenden Journals, wie auch die Fertigung von Abschriften dieser Actenstücke jederzeit in den üblichen Geschäftsstunden gestattet.

§ 19. Die Verordnung vom 21. Mai 1838, die Untersuchung der Segelschiffe für den 2. Rheinbezirk betreffend, ist aufgehoben.

§ 20. Gegenwärtiges Regulativ tritt am 1. October 1882 in Kraft.

Darmstadt, den 7. September 1882.

Groszherzogliches Staatsministerium.

V. STARCK. DR. BREIDERT

Anlage zum Regulativ.

Journalseite:

SCHIFFS-ATTEST.

Das { dem / der } ..... zu

gehörige { hölzerne / eiserne } { Segelschiff / Dampfschiff } ..... genannt:

{ nach dem Eichschein vom .. ten ..... / oder nach Abschätzung } von einer Ladungsfähigkeit von .... Ctr.

ist von der unterzeichneten Schiffsuntersuchungs-Commission in allen Theilen und Zubehörungen untersucht und in ihr Schiffsverzeichnisz unter Nr .... eingetragen, mit der zulässigen tiefsten Einsenkung im beladenen Zustande in nachfolgend aufgeführter Weise bezeichnet, sowie mit der im folgenden Verzeichnisse angeführten Ausrüstung und Bemannung versehen und für Rheinschifffahrt in der Ausdeh-

nung von..... bis .....
für tauglich befunden worden.

Auf Grund dieses Attestes darf dieses Fahrzeug zur Rheinschifffahrt so lange benutzt werden, als es sich im erwähnten Zustande befindet und bis eine wesentliche Veränderung oder Reparatur vorgenommen wird, als welche die Erneuerung von Inhölzern oder Rippen des Schiffes anzusehen ist.

Mainz, den .. ten .....

Die Schiffsuntersuchungs-Commission.

(L. S.)

ZULÄSSIGE EINSENKUNGSTIEFE.

Die in beladenem Zustande zulässige Einsenkungstiefe des vorstehend genannten Schiffes ist an jeder Seite desselben an { zwei / drei } Stellen mit eisernen Klammern von 30 Centimer Länge und 4 Centimer Höhe bezeichnet worden. Die vorderste Klammer auf jeder Seite trägt als Stempel der hiesigen Schiffsuntersuchungs-Commission die Buchstaben „Mz" in einem Ringe und dahinter die oben angegebene Centnerzahl der Tragfähigkeit.

Von der Unterkante jeder Klammer ab gerechnet beträgt in Centimetern:

die	vornen		mitschiffs		hinten	
	rechts	links	rechts	links	rechts	links
Bordfläche						
Ladehöhe						
Bodentiefe						

Zur sicheren Leitung des Schiffes musz sich nachbezeichnete Bemannung auf demselben befinden:

VERZEICHNISZ DER AUSRÜSTUNG OBENGENANNTEN SCHIFFES.

Anzahl	Benennung der Ausrüstungsgegenstände.	Grösze, Länge etc.	Gewicht.
	Segelwerk:		
	Anker:		
	Ketten- und Tauwerk:		
	Verschiedene Geräthschaften:		

ATTESTE ÜBER FERNERE UNTERSUCHUNGEN:

Das vorstehend benannte Schiff ist heute nach vorgenommener Aenderung — Reparatur —
auf Verlangen des:
auf Antrag der:
in allen Theilen und Zubehörungen untersucht worden, und hat sich ergeben, dasz

. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

(Ort, Datum und Unterschrift der Untersuchungs-Commission.)

467. 25 Oktober 1882, BAYRISCHE VERORDNUNG BETR. DIE BEZEICHNUNG DER HÖCHSTEN ZULÄSSIGEN EINSENKUNGSTIEFE UND DIE VERVOLLSTÄNDIGUNG DER SCHIFFS-ATTESTE DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 141, Kr. A. Bl. der Pfalz 1882 Nr. 77 S. 874.

Auf Grund der zwischen den Regierungen der Rheinuferstaaten über die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und über die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe getroffenen Vereinbarungen werden nachstehende Vorschriften bekannt gegeben:

Art. 1. Die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe ist bei Schiffen, welche in der Linie dieser Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an *drei* Stellen (vorn, mittelschiffs und hinten), bei Schiffen von geringerer Länge, wenn nicht deren Eigenthümer oder Führer die Bezeichnung an drei Stellen ausdrücklich beantragen, auf jeder Seite an *zwei* Stellen (vorn und hinten) durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge, 4 cm Höhe und von hervortretender Farbe (weiss oder gelb auf dunklem, schwarz auf hellem Grunde) zu bewirken.

Der Platz für diese Einsenkungsklammern ist so zu wählen, dass unter denselben Tiefgangs- und Aichskalen zweckmässig anzubringen sind, ohne beim Gebrauche des Schiffes durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

In die vorderste Klammer an jeder Seite sind mit 2 bis $2^1/_2$ cm hohen lateinischen Buchstaben, bezw. arabischen Ziffern einzuhauen:

nach vorn:

innerhalb eines Ringes der Anfangs- und Endbuchstabe (ersterer mit grosser, letzterer mit kleiner Schrift) des Sitzes der Schiffs-Untersuchungsstelle, bei welcher die Anbringung der Klammern erfolgt,

nach hinten:

die durch Aichung, eventuell Abschätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit.

Art. 2 gleichlautend mit § 4 der Bad. Vdg. (Nr. 463 oben).

Art. 3 gleichlautend mit §§ 5 und 6 der Bad. Vdg. (Nr. 463 oben).

Art. 4. Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften werden gemäss Art. 3 Ziffer 10 lit. b des Gesetzes v. 18 Aug. 1879 zur Ausführung der Reichs-Strafprocess-Ordnung, dann Art. 1 und 100 des Gesetzes über die Benützung des Wassers vom 28. Mai 1852 an Geld bis zu 30 Mark bestraft.

Art. 5. Gegenwärtige oberpolizeiliche Vorschriften treten sofort in Kraft.

468. 4 Januar/12 Februar 1883, ELSASS-LOTHRINGSCHE VERORDNUNGEN BETR. DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 122, Zentr. u. B. Amtsbl. 1883 Nr. 11 Beilage.

Nachdem die Regierungen der Rheinuferstaaten sich über eine gleichmässige Regelung der Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und über die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe geeinigt haben, werden die Bestimmungen der §§ 15 bis 29 der Vdg. v. 10. Aug. 1874 (A.-Bl. f. O.-E. No. 29), v. 20. Juli 1874 (A.-Bl. f. U.-E. No. 27), betr. die Ausführungsbestimmungen zum Vollzuge des Art. 22 der r. Rh.-Sch.-A. aufgehoben und durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Vdg., welche am 1. April d. J. in Kraft tritt, ersetzt.

III. *In Betreff der Untersuchung der Rheinschiffe.*

§ 15. Das Gesuch um Ausstellung der Bescheinigung über die Tauglichkeit und genügende Ausrüstung eines zur Rheinschifffahrt bestimmten Schiffes (*Schiffs-Attest*) ist von dem Eigenthümer des Schiffes schriftlich unter Beifügung der erforderlichen Angaben (§ 16) an den Bezirks-Präsidenten, in dessen Bezirk das Schiff seine erste Fahrt antritt, zu richten.

Ein *Schiffs-Attest* ist für jedes Schiff erforderlich, welches den Rhein zum Transport von Waaren und Personen befahren soll und eine Tragfähigkeit von 300 Centner = 15 Tonnen oder mehr besitzt.

Erfordernisse des Gesuches.

§ 16. Das Gesuch muss folgende Angaben enthalten:

1. den Namen und den Wohnort des Eigenthümers;
2. den Namen und die Gattung des Schiffes, ob Dampfschiff — Rad-, Schrauben-, Seil-, oder Kettendampfschiff — oder Segelschiff — Schleppkahn —;
3. die Bestimmung des Schiffes, — ob dasselbe zum Schleppen oder zum Transport von Personen und Gütern, — unter Angabe der Gattung der Frachtgüter, — dienen soll;
4. die Strecke, welche das Schiff befahren soll, ob den ganzen Rhein, oder nur eine gewisse Strecke desselben;
5. die Länge zwischen den Steven (Heben), Breite und Tiefe des Schiffskörpers, vorn und hinten bei den Pollern, sowie in der Mitte, bezw. am Hauptspant;
6. die zum Bau verwendete Materialgattung, ob Holz, Eisen oder Stahl;
7. Zeit und Ort der Erbauung des Schiffes und Name des Erbauers;
8. die nach Ansicht des Eigenthümers zulässige Einsenkungstiefe mit Bezug auf den grössten Tiefgang und die Höhe des Freibords vorn, hinten und in der Mitte, bezw. beim Hauptspant;
9. die Tragfähigkeit des Schiffes nach Centern zu 50 Kilogramm — nach annähernder Berechnung oder auf Grund erfolgter Aichung;
10. die Bezeichnung des Hafens oder des Anlegeplatzes, wo der Gesuchsteller das Schiff zur Untersuchung vorzuführen wünscht.

Alle Abmessungen sind nach Metermass anzugeben.

Hat eine amtliche Vermessung des Schiffes schon stattgefunden, so ist der Aichschein mit dem Gesuche vorzulegen.

Dem Gesuche ist ferner ein Verzeichniss derjenigen Schiffsgeräthe beizufügen,

welche zum Zwecke der sicheren Fahrt und der Hilfeleistung bei Unfällen an Bord vorhanden sind.

Bei Einreichung des Gesuches ist zugleich zur Bestreitung der Untersuchungskosten (§ 25) eine Caution zu hinterlegen und zwar:

für ein Segelschiff aus Holz	50 Mark,
für ein Segelschiff aus Eisen	60 „
für ein Dampfschiff	80 „

Dem Gesuche um Untersuchung eines *Dampfschiffes* ist überdies eine Beschreibung und Zeichnung der Dampmaschine und des Dampfkessels beizufügen, woraus die wichtigsten Dimensionen, auch des Maschinenraums, die Bauart und die Aufstellung von Maschine und Kessel, die Kraft der Maschine — in effectiven Pferdekräften zu 75 Kilogramm-Meter ausgedrückt —, die festgesetzte höchste Dampfspannung im Kessel in Atmosphären zu 1 Kilogramm Druck auf den Quadratcentimeter, Zeit und Ort der Anfertigung des Kessels und der Maschine, sowie die Namen der Fabrikanten zu entnehmen sind.

Weiter ist dem Gesuche die Bescheinigung darüber beizufügen, dass der Dampfkessel in seiner Aufstellung in dem Schiffe auf Grund der vom Bundesrath erlassenen, durch die Bek. des Reichskanzlers vom 29. Mai 1871 veröffentlichten allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlage von Dampfkesseln unter Beachtung der in § 8 Abs. 3 und § 9 Abs. 2 für Schiffsdampfskessel gegebenen besonderen Bestimmungen, amtlich geprobt, bezw. seit weniger als Jahresfrist revidirt und vorschriftsmässig befunden worden ist.

Ist das zu untersuchende Dampfschiff ausschliesslich oder vorwiegend zum Personentransport bestimmt, so hat der Eigenthümer in dem Gesuche die nach seiner Ansicht zulässige höchste Zahl der Passagiere anzugeben, welche an Bord genommen werden können.

Errichtung einer Kommission für die Untersuchung der Rheinschiffe.

§ 17. Zur Untersuchung der Rheinschiffe (Schiffsbeklopfung) ist die von dem Bezirks-Präsidenten bestellte Kommission von Sachverständigen (Schiffs-Untersuchungskommission) berufen.

Diese Kommission hat auch die Untersuchung von Schiffen vorzunehmen, welche die Nebenflüsse oder die Schifffahrts-Kanäle befahren und aus diesen auf den Rhein kommen. Auf besondere Anweisung der Aufsichtbehörde oder auf Antrag der Betheiligten kann die Kommission auch die Untersuchung von Fahrzeugen unter 300 Centner Tragfähigkeit übernehmen, sofern nicht für diese Fälle besondere Untersuchungsstellen angeordnet werden.

Zusammensetzung der Untersuchungskommission.

§ 18. Die Untersuchungskommission besteht aus dem Rheinbaubeamten des Inspections-Bezirks als Vorstand, einem Hafen- oder Dammmeister, einem Schiffsbaukundigen und einem Schiffer oder Steuermann, welcher mit der Führung eines Rheinschiffes von der Gattung des zu untersuchenden Schiffs vertraut ist.

Handelt es sich um die Untersuchung eines *eisernen Schiffes*, so soll der Schiffsbaukundige mit dem Bau solcher Schiffe aus eigener Erfahrung bekannt sein; mindestens muss derselbe die Eigenschaft eines in grösseren Eisenblechkonstruktionen praktisch erfahrenen Maschinenbautechnikers besitzen.

Für die Untersuchung eines Dampfschiffes wird die Kommission durch ein maschinenbaukundiges Mitglied verstärkt.

Die Sachverständigen werden auf Vorschlag des Vorstandes von dem Bezirks-Präsidenten ernannt und verpflichtet.

Wird ein Schiff lediglich zum Zwecke der Anbringung der eisernen Klammern zur Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe — § 20 — vorgeführt, so genügt die Mitwirkung eines Kommissionsmitgliedes.

Verfahren bei der Untersuchung.

§ 19. Das Gesuch um Ausstellung eines Schiffs-Attestes (§ 15) wird vom Bezirks-Präsidenten dem Vorstande der von ihm berufenen Untersuchungskommission zur weiteren Veranlassung ausgehändigt.

Dieser prüft die Vorlage und veranlasst gegebenenfalls deren formelle Berichtigung durch den Gesuchsteller.

Ist gegen die Vollständigkeit des Gesuches nichts zu erinnern, so bestimmt der Vorstand der Untersuchungskommission im Benehmen mit den zur Mitwirkung berufenen Sachverständigen Zeit und Ort der Untersuchung und fordert demnächst den Gesuchsteller zur Vorführung des Fahrzeuges auf.

Der Gesuchsteller hat das zu untersuchende Schiff auf seine Kosten pünktlich an den ihm bezeichneten Platz zu bringen und zur Vornahme der Untersuchung die erforderliche Hilfeleistung zu stellen. (Die desfallsigen Kosten sind in den in §25, aufgeführten Beträgen nicht inbegriffen.)

Das Schiffs darf ausser den zu seiner Ausrüstung gehörigen Gegenständen nichts enthalten und muss in allen seinen Räumen zugänglich sein.

Zur *Untersuchung der Fahrtüchtigkeit* hat die Kommission zu prüfen und zu begutachten:

a) *in allen Fällen*, ob das Schiff für seinen Zweck und für die Rheinstrecke, welche es befahren soll, in allen seinen Theilen genügend stark und dauerhaft gebaut, gut abgedichtet und seiner Bestimmung entsprechend eingerichtet ist;

b) *bei eisernen Schiffen* insbesondere, ob die Stärke der Quer- und der Längsversteifungen (Spanten), sowie der Beplattung genügend, ob das Schiff hinreichend mit wasserdichten Schotten versehen und die Vernietung und die Verstemmung der Blechnäthe sorgfältig ausgeführt ist;

c) bei *Dampfschiffen* ausserdem:

1. ob der Bewegungsapparat in seinem Bau, in seiner Aufstellung und namentlich auch in seiner Verbindung mit dem Schiffe so beschaffen ist, dass er eine andauernd sichere Thätigkeit erwarten lässt; ob die Maschinenkammer gross genug ist, so dass der Dienst bei den Kesseln bequem verrichtet und alle Theile der Apparate untersucht werden können;

2. ob die Maschinenkammer von den Kajüten und den Laderäumen durch Schotten aus Eisenblech getrennt ist und ob alle nöthigen Vorsichtsmassregeln zur Verhütung von Feuersgefahr getroffen sind;

3. ob der Dampfkessel in seiner Aufstellung nach Massgabe der Bek. des Reichskanzlers v. 29. Mai 1871 amtlich geprobt, bezw. seit weniger als Jahresfrist revidirt und vorschriftsmässig befunden worden ist und ob Kessel und Maschine hinsichtlich der Bauart, der Art der Verbindung ihrer einzelnen Theile unter sich und

mit dem Schiffe, der Natur der Materialien, aus denen sie angefertigt sind, keinen besonderen Grund einer Gefahr bieten;

4. ob namentlich für den Fall einer Verwendung des Dampfschiffes zum Passagierdienst alle erforderlichen Vorsichtsmassregeln eingerichtet, insbesondere ob die Treppen und Geländer auf Deck und aussenseits gehörig sicher, die Oeffnungen im Deck mit Vorrichtungen gegen unversehenes Hineinfallen verwahrt und bei Raddampfschiffen die Thüren zu den Rädern gehörig verschliessbar eingerichtet sind.

Wenn die Kommission bei der Untersuchung eines Dampfschiffes eine Probefahrt für nothwendig erachtet, so hat der Eigenthümer eine solche vorzunehmen.

Bei *Untersuchung der Schiffsausrüstung* hat die Kommission zu prüfen, ob das Schiff mit allem erforderlichen Takelwerk versehen ist, insbesondere:

a) mit Schiffsankern in genügender Anzahl und von dem der Grösse des Schiffes entsprechenden Gewicht;

b) mit Tauen von angemessener Länge und Stärke;

c) mit allen sonstigen zur sicheren Führung und zur Hilfe in Nothfällen erforderlichen Requisiten — namentlich mit Vorkehrungen zur ausgiebigen Entfernung von Wasser aus dem Schiffsraum — und mit den in der „Schifffahrts-Polizei und Floss-Ordnung für den Rhein" vom Februar 1878 vorgeschriebenen Signallaternen und Flaggen.

Auf *eisernen Schiffen* müssen für jeden Laderaum mindestens je eine Leckpumpe, ferner ein Leckkleid, Korksäcke und Reibhölzer vorhanden sein.

Bei *Dampfschiffen* muss der Steuerstuhl, bezw. die Kapitänsbrücke, mit der Maschinenkammer durch einen Klingelzug, ein Sprachrohr oder durch eine andere geeignete Vorrichtung zur Kommando-Ertheilung an den Maschinenführer in Verbindung gebracht sein.

Wird das Kommando durch Zeichen gegeben, so muss in der Maschinenkammer ein Plakat angeheftet sein, auf dem die Bedeutung jedes Zeichens angegeben ist.

Dampfschiffe, welche nicht ausschliesslich zum Uebersetzen von Personen oder zum Schleppen auf kleinere Entfernungen dienen sollen, müssen weiter versehen sein mit:

a) einer Schiffsglocke;

b) einem Signalböller;

c) einem guten Fernrohr;

d) zwei Sprachrohren;

e) einer der Grösse des Schiffes entsprechenden Anzahl von Feuerlöschgeräthschaften;

f) einem gehörig bereit gestellten Rettungsboote von angemessener Grösse und vollständiger Ausrüstung;

g) einem Nothsteuer;

h) einer auf Deck befindlichen Rettungskiste, welche die nothwendigen Rettungsmittel enthält.

Auf jedem zum Personentransport bestimmten Dampfschiffe müssen mindestens zwei Rettungsleinen mit Korkringen auf Deck vorhanden sein.

Die Kommission hat endlich zu bestimmen:

a) die *Linie der grössten zulässigen Einsenkung* des Schiffes mit Rücksicht auf die Bordhöhe über Wasser (Freibord), welche für die sichere Fahrt erforderlich ist.

Die Bestimmung der Höhe des Freibords erfolgt nach sachverständigem Ermessen der Untersuchungskommission.

Bei offnen — nicht mit einem festen Deck versehenen — Schiffen muss die Bordhöhe über der Linie der tiefsten zulässigen Einsenkung mindestens noch 30 cm betragen. Eine geringere Höhe ist nur unter der Bedingung zulässig, dass mindestens 30 cm hohe, starke, dichte und dem Wellenschlag hinreichenden Widerstand leistende Aufsatzborde (Windbretter) angebracht werden.

b) die *Ladehöhe* (Entfernung der Ebene der höchsten zulässigen Einsenkung von der Wasserlinie des leeren Schiffes) und die *Bodentiefe* (Entfernung der Ebene der höchsten zulässigen Einsenkung von der durch den tiefsten Punkt des Schiffsbodens unterhalb jeder Klammer gedachten Horizontalebene).

c) Die der grössten zulässigen Einsenkung entsprechende Tragfähigkeit des Schiffes nach dem Aichschein oder, in Ermangelung eines solchen, nach Schätzung auf Grund der Hauptdimensionen des Schiffes: Länge, Breite und Höhe zwischen der Wasserlinie des leeren Schiffes und der Linie des grössten zulässigen Tiefgangs.

Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe.

§ 20. Ergibt die Untersuchung, dass das Schiff allen Anforderungen entspricht, so hat die Kommission die höchste zulässige Einsenkungstiefe desselben durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge, 4 cm Höhe, 2 bis 3 mm Dicke, welche am Schiffe angebracht werden, zu bezeichnen.

Diese Bezeichnung erfolgt bei Schiffen, welche in der Linie ihrer zulässigen tiefsten Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an *drei* Stellen (vorn, mittschiffs und hinten); bei Schiffen von geringerer Länge — wenn nicht deren Eigenthümer oder Führer die Bezeichnung an drei Stellen ausdrücklich beantragen — auf jeder Seite an zwei Stellen (vorn und hinten). Diese Stellen sind so zu wählen, dass darunter Aichskalen zweckmässig anzubringen sind, ohne beim Gebrauch des Schiffes durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

In die vorderste Klammer, auf jeder Seite, sind mit 2 bis $2^1/_2$ cm hohen lateinischen Buchstaben, bezw. arabischen Zahlen, einzuhauen:

nach vorn: innerhalb eines Ringes der Anfangs- und der Endbuchstabe (ersterer mit grosser, letzterer mit kleiner Schrift) des Sitzes der Untersuchungskommission;

nach hinten: die durch Aichung oder Schätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit des Schiffes.

Darauf sind die Klammern von dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes durch hervortretende Farben (weiss oder gelb auf dunklem, schwarz auf hellem Grunde) deutlich erkennbar zu machen.

Untersuchungs-Protokoll.

§ 21. In dem über den Verlauf und das Ergebniss der Untersuchung abzufassenden Protokolle hat sich die Kommission im Einzelnen darüber auszusprechen, ob das Schiff in seinem Bau, wie in seiner Einrichtung und Ausrüstung den allgemeinen und den betr. besonderen Anforderungen (§ 20) entspricht, oder welche Mängel wahrgenommen worden sind.

Besonders zu verzeichnen sind die Anker, Taue und Rettungsmittel, welche auf dem Schiffe vorhanden sind, bezw. von der Kommission für nothwendig erachtet werden. Sodann sind die gemäss § 20 bestimmten Masse der Bordhöhe, Ladehöhe

und Bodentiefe in cm, die Tragfähigkeit in Centnern zu 50 Kilogramm im Protokolle anzugeben.

Nachdem das Schiff für tauglich befunden und alle Mängel und Anstände, deren Beseitigung von der Kommission für nothwendig erachtet wurde, behoben sind, wird das in zweifacher Ausfertigung aufzustellende Protokoll mit der Bescheinigung, dass der Ausstellung des Schiffs-Attestes nichts entgegensteht, geschlossen und von sämmtlichen Mitgliedern der Kommission, welche bei der Untersuchung mitgewirkt haben, unterzeichnet.

Darauf erfolgt die Ausfertigung des Schiffs-Attestes nach den in § 23 gegebenen Vorschriften.

Der Vorstand der Untersuchungskommission nimmt ein Exemplar des Untersuchungs-Protokolls und die ihm vom Bezirks-Präsidenten nach vollzogener Bestätigung zukommende Ausfertigung des Schiffs-Attestes in Verwahrung, stellt die Protokolle und Atteste in chronologischer Reihenfolge und fortlaufend nummerirt zusammen und führt nach Massgabe des § 23 über die ertheilten Atteste ein Uebersichtsverzeichniss.

Weiter hat der Vorstand der Kommission dem Rheinschifffahrts-Inspector des I. Bezirks, sowie dem Kaiserl. Ministerium — Abtheilung für Gewerbe, Landwirthschaft und öffentliche Arbeiten —, von den ertheilten Schiffs-Attesten unter Beifügung einer Abschrift der bezüglichen Eintragung in das Uebersichtsverzeichniss Mittheilung zu machen.

Verfahren beim Vorfinden von Mängeln.

§ 22. Von den bei der Untersuchung erhobenen Anständen macht der Vorstand der Kommission dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes mündlich oder schriftlich Eröffnung und bestimmt die Frist, innerhalb welcher die Mängel beseitigt werden müssen.

Wird diese Frist, ohne dass von dem Vorstand der Kommission eine Verlängerung zugestanden worden ist, nicht eingehalten, so wird das Verfahren eingestellt. In diesem Falle muss ein wiederholtes Gesuch um Ausstellung des Schiffs-Attestes an den Bezirks-Präsidenten eingereicht werden, und es darf vor Aushändigung dieses Attestes das Schiff seine Fahrt nicht antreten.

Von der Einstellung des Verfahrens gibt der Vorstand der Kommission dem Bezirks-Präsidenten unter Darlegung der Gründe, welche die Kommission veranlassten, das Untersuchungsverfahren einzustellen, Kenntniss.

Schiffs-Attest.

§ 23. Das Schiffs-Attest wird nach dem beigefügten Formular IV von dem Vorstande der Untersuchungskommission dreifach ausgefertigt und mit der Eingabe des Gesuchstellers, den dazu gehörigen Anlagen und einer Ausfertigung des Untersuchungs-Protokolls dem Bezirks-Präsidenten zur Prüfung und Bestätigung überreicht.

Nach Vollziehung des Attestes seitens des Bezirks-Präsidenten wird ein Exemplar dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes, das zweite dem Vorstande der Untersuchungskommission ausgehändigt; das dritte Exemplar bleibt bei dem Bezirks-Präsidium in Verwahrung. Die ertheilten Schiffs-Atteste werden wie auch die Untersuchungs-Protokolle, in chronologischer Reihenfolge zusammengeheftet und

fortlaufend nummerirt. Ueber die ertheilten Atteste wird ferner ein Uebersichtsverzeichniss (Formular V) geführt, in welches einzutragen ist:

1. No. des Attestes;
2. Name und Wohnort des Schiffseigenthümers;
3. Name des Schiffes;
4. Gattung, Material, Bestimmung, grösste Bodentiefe und Tragfähigkeit des Schiffes, sowie die von demselben zu befahrende Rheinstrecke;
5. Datum des Einlaufs des Gesuchs um Untersuchung;
6. Datum der Vornahme der Untersuchung und
7. Datum der Ausstellung des Schiffs-Attestes.

Die Aushändigung des Schiffs-Attestes an den Eigenthümer oder Führer des Schiffes kann bis nach erfolgter Entrichtung der Untersuchungskosten (§ 25) verweigert werden.

Sind an einem bereits früher untersuchten und mit einem Schiffs-Atteste versehenen Fahrzeuge nur die neuen Einsenkungsklammern angebracht und dabei die Bordhöhe, Ladehöhe und Bodentiefe bestimmt worden (Polizei-Vdg. vom heutigen Tage, betr. die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe), so ergänzt der Vorstand der Untersuchungskommission das Schiffs-Attest nach Massgabe des beigefügten Formulars IV Absatz 7 und legt dasselbe dem Bezirks-Präsidenten zur Bestätigung des Nachtrags vor.

Wiederholte Untersuchung.

§ 24. Auf Grund des aufgestellten Schiffs-Attestes darf das Fahrzeug zur Rheinschifffahrt so lange benutzt werden, als es sich in dem nach der erstmaligen Untersuchung vorgefundenen, im Attest bescheinigten Zustande der Fahrtüchtigkeit befindet.

Nach jeder wesentlichen Veränderung oder nach wesentlichen Reparaturen ist das Schiff wiederholt zur Untersuchung anzumelden. (Als wesentliche Reparatur ist namentlich die gänzliche oder theilweise Erneuerung des Schiffsgerippes anzusehen.)

In dem *Gesuche um wiederholte Untersuchung* sind zu den in § 16 vorgeschriebenen Angaben die wesentlichen Veränderungen oder Erneuerungen einzelner Theile des Schiffes, deren Veranlassung, Zeit und Ort des Ausführung namhaft zu machen.

Weiter ist dem Gesuche beglaubigte Abschrift des letztmals ausgestellten Schiffs-Attestes — bei Dampfschiffen auch die Beurkundung der Prüfung oder letztmaligen Revision des Dampfkessels — beizufügen.

Bei der Untersuchung hat die Kommission namentlich auch auf etwaige Abnützung oder Zerstörung der einzelnen Theile, durch Fäulniss oder Rostbildung, sowie auf die Zweckmässigkeit der vorgenommenen Reparaturen oder Aenderungen zu achten.

Die Form des nach einer wiederholten Untersuchung auszustellenden Attestes ist in dem beigefügten Formular IV angegeben.

Im Uebrigen ist, unter Berücksichtigung der selbstverständlich gebotenen Modificationen, dasselbe Verfahren einzuhalten wie bei der erstmaligen Untersuchung.

Der Bezirks-Präsident wird das Ergebniss der Nachuntersuchung prüfen und gegebenenfalls auf Grund des Gutachtens der Untersuchungskommission die fernere

Benutzung des Fahrzeugs zur Rheinschifffahrt im Attest über die Nachuntersuchung bestätigen.

Als Kaution zur Bestreitung der Kosten einer wiederholten Untersuchung ist nur die Hälfte der in § 16 festgesetzten Beträge zu hinterlegen.

Kosten der Schiffsuntersuchung.

§ 25. Der Eigenthümer des zur Untersuchung vorgeführten Schiffes hat, den in § 26 vorgesehenen Fall ausgenommen, für die durch die Untersuchung entstandenen Kosten — auch im Falle der Einstellung des Verfahrens (§ 22) — aufzukommen.

Diese Kosten bestehen:

1. Aus den Gebühren der Mitglieder der Kommission. Diese Gebühren werden nach folgendem Tarif berechnet:

	Segelschiffe.			Dampfschiffe.	
	Tragfähigkeit			Pferdekraft	
	unter 200 Tonnen.	von 200 Tonnen und mehr		unter 20.	von 20 und mehr.
		von Holz.	von Eisen.		
	M.	M.	M.	M.	M.
Vorstand der Commission ..	5	8	10	12	15
Hafen- oder Dammmeister ..	4	7	7	7	8
Schiffsbaukundiges Mitglied ..	3	5	7	7	9
Schifffahrtskundiges „ ..	3	5	6	7	9
Maschinenbaukundiges „ ..	—	—	—	7	9
zusammen	15	25	30	40	50

Für *wiederholte Untersuchungen* werden nur $^3/_8$ der vorstehenden Gebührensätze berechnet.

2. aus den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkung mittelst eiserner Klammern und allen weiteren, durch die Untersuchung etwa erwachsenden Nebenkosten.

Werden an einem Schiffe nur neue Einsenkungsklammern angebracht, so ist dafür ausser dem Betrage der Auslagen Ziffer 2 eine Gebühr von 3 Mark zu entrichten.

Der Vorstand der Kommission stellt alsbald nach Beendigung des Untersuchungsgeschäftes das Kostenverzeichniss auf und legt dasselbe mit den Belägen dem Kaiserl. Bezirks-Präsidenten vor. Letzterer ordnet die Einziehung des gegen die hinterlegte Kaution (§16) sich etwa ergebenden Mehrbetrages von dem Eigenthümer des Schiffes, bezw. die Rückvergütung eines etwaigen Minderbetrages an, und veranlasst demnächst die Ausbezahlung der Gebühren und der Beträge der vorgelegten Rechnungen an die Forderungsberechtigten.

Ausserordentliche Untersuchung.

§ 26. Nach Artikel 22, Abs. 5 der r. Rh.-Sch.-A. kann aus Gründen des öffentlichen Interesses eine *ausserordentliche Untersuchung* eines Schiffes angeordnet werden.

Ein dessfalsiger Antrag ist durch den Vorstand der Untersuchungskommission

oder den Rheinschifffahrts-Inspector bei dem Bezirks-Präsidenten zu stellen.

Der Eigenthümer oder Führer des Schiffes ist verpflichtet, auf Aufforderung die in § 16 bezw. § 24 der gegenwärtigen Vdg. vorgeschriebenen Angaben zu machen

Gestattung der Einsicht der Protokolle und der Schiffs-Atteste.

§ 27. Dem Eigenthümer, dem Führer und jedem Befrachter eines Rheinschiffes, sowie den Vertretern der Transportversicherungsgesellschaften und dem zuständigen Rheinschiffahrts-Inspector ist die Einsicht der Untersuchungsprotokolle, der Duplicate der Schiffs-Atteste und des über die vollzogenen Untersuchungen geführten Verzeichnisses, wie auch die Fertigung von Abschriften davon, bei dem Vorstande der betr. Untersuchungskommission jederzeit in den üblichen Geschäftsstunden gestattet.

Formular IV.

ELSASS-LOTHRINGEN.

SCHIFFS-ATTEST No.....

Eigenthümer des Schiffes ..... aus..... in.....
Name des Schiffes .....
Gattung des Schiffes[1] .....
aus[2] .....
Nach Angabe des Eigenthümers erbaut im Jahre .....
Bestimmung des Schiffes[3] .....
Ladungsfähigkeit:
Nach dem Aichschein vom..... Centner.
Nach Schätzung der Untersuchungskommission ..... Centner.
Maschinenkraft (nach Angabe des Eigenthümers)..... effective Pferdekräfte.
Zulässige Einsenkungstiefe:
Die in beladenem Zustande zulässige Einsenkungstiefe ist an jeder Seite des Schiffes an..... Stellen mit eisernen Klammern von 30 Centimeter Länge und 4 Centimeter Höhe bezeichnet worden. Die vorderste Klammer auf jeder Seite trägt als Stempel der Schiffs-Untersuchungskommission die Buchstaben „....." in einem Ringe und dahinter die oben angegebene Centnerzahl der Tragfähigkeit.

Von der Unterkante jeder Klammer ab beträgt in Centimeter:

	vornen		mittschiffs		hinten	
	rechts.	links.	rechts.	links.	rechts.	links.
	cm.	cm.	cm.	cm.	cm.	cm.
Die Bordhöhe						
Die Ladehöhe						
Die Bodentiefe						

Bemannung. Zur sicheren Führung des Schiffes müssen sich an Bord befinden:
.....

1. Ob: Segelschiff, Rad-, Schrauben-, Seil- oder Kettendampfschiff.
2. Ob: aus Holz, Eisen oder Stahl.
3. Bei Dampfschiffen ob: ausschliesslich oder vorwiegend zum Personentransport oder nur zum Gütertransport, bezw. nur zum Schleppen.
Bei Segelschiffen ob: Segelschiff, bezw. Schleppkahn.

Ausrüstung. An Ausrüstungs-Gegenständen müssen an Bord vorhanden sein:

Anzahl	Ausrüstungsgegenstände.	Grösse, Länge etc.	Gewicht
	Segelwerk:		
	.....		
	.....		
	Anker:		
	.....		
	.....		
	Ketten und Tauwerk:		
	.....		
	.....		
	Verschiedene Geräthschaften:		
	.....		

Fahrtüchtigkeit. Das Schiff ist nach Massgabe der Verordnung vom..... von der Schiffs-Untersuchungskommission zu..... untersucht und für die Befahrung des Rheins in der Ausdehnung von ..... bis..... für tauglich befunden worden.

Gültigkeitsdauer des gegenwärtigen Attestes. Auf Grund dieses Attestes darf das Schiff so lange zur Rheinschifffahrt benutzt werden, als es sich in dem erwähnten Zustande der Fahrtüchtigkeit befindet, mit der vorstehend angeführten Ausrüstung und Bemannung versehen ist und einer wesentlichen Veränderung oder einer wesentlichen Reparatur — als welche die gänzliche oder theilweise Erneuerung des Schiffsgerippes anzusehen ist — nicht unterworfen worden ist.

Gegenwärtiges Attest bestätigt nach Einsicht des Protokolls der Schiffs-Untersuchungskommission zu..... vom..... No..... auf Grund der Verordnung vom....., betreffend die Ausführungsbestimmungen zum Vollzug des Artikels 22 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte vom 17. October 1868.

....., den..... 18....

Der Bezirks-Präsident des ..... -Elsass.

(L. S.) .....

ATTESTE UEBER NACHUNTERSUCHUNGEN.

Das vorstehend benannte Schiff ist nach vorgenommener Reparatur — Aenderung — auf Verlangen des ..... auf Antrag des ..... durch die Untersuchungskommission zu ..... in allen Theilen und Zubehörungen untersucht worden. Dabei hat sich ergeben, dass .....

469. 19/28 Februar 1883, ELSASS-LOTHRINGSCHE VERORDNUNG BETR. DIE BEZEICHNUNG DER HÖCHSTEN ZULÄSSIGEN EINSENKUNGSTIEFE UND DIE VERVOLLSTÄNDIGUNG DER SCHIFFSATTESTE DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 133, Zentr. u. B. Amtsbl. 1883 Nr. 11 S. 71.

Unter Bezugnahme auf § 20 der Vdg., die Untersuchung der Rheinschiffe betr., wird verordnet was folgt:

Alle dem Art. 22 der r. Rh.-Sch.-A. (veröffentlicht durch Kaiserl. Decret v. 5.

Mai 1869 im Gesetzesbulletin für 1869 No. 1707) unterliegenden Fahrzeuge, mit Ausnahme derjenigen, welche bis zum 1. Juli 1884 einer Nachuntersuchung unterliegen und dabei mit den neuen Einsenkungsklammern versehen werden, müssen bis zu diesem Zeitpunkte einer Schiffs-Untersuchungskommission behufs Anbringung der neuen Klammern und Vervollständigung des Schiffs-Attestes von ihren Eigenthümern oder Führern nter Vorlegung des Schiffs-Attestes angemeldet und vorgeführt werden.

An allen mit den neuen Einsenkungsklammern versehenen Schiffen ist die Farbe dieser Klammern (weiss oder gelb auf dunklem Grunde, schwarz auf hellem Grunde) von den Schiffern kenntlich zu erhalten.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung unterliegen der in Art. 32 der r. Rh.-Sch.-A. vorgesehenen Strafe.

470. 28 Mai 1883, POLIZEI-VERORDNUNG DER KÖNIGLICH PREUSSISCHEN REGIERUNG ZU CÖLN BETR. DIE VERMEIDUNG VON STÖRUNGEN FÜR DEN BETRIEB DER FLIEGENDEN BRÜCKE ZU BONN DURCH DIE SCHIFFFAHRT. Sammlung 1889 S. 326, A. Bl. Cöln 1883 S. 186.

471. 9 Juni 1883, BADISCHE BRÜCKENORDNUNGEN IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKEN ZWISCHEN DEM GROSSHERZOGTUM BADEN UND ELSASS-LOTHRINGEN. Sammlung 1889 S. 300, G. u. V. Bl. 1883 Nr. XV S. 146, vgl. Nr. 473, 474 und 475.

472. 14 Juni 1883, ABÄNDERUNG DES PREUSSISCHEN REGULATIVS VOM 7 APRIL 1870, BETR. DIE EICHUNG DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 162, A. Bl. Düsseldorf 1883 S. 199.

473. 14 Juni 1883, ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEI-VERORDNUNGEN IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN BETR. DEN VERKEHR ÜBER DIE SCHIFFBRÜCKEN BEI MARKOLSHEIM—SASBACH, SCHÖNAU—WEISWEIL, RHEINAU—KAPPEL, GERSTHEIM—OTTENHEIM UND STRASSBURG—KEHL, BEZW. GAMBSHEIM-FREISTETT, DRUSENHEIM—GREFFERN UND SELZ—PLITTERSDORF, SOWIE DEN DURCHLASS VON SCHIFFEN UND FLÖSSEN DURCH DIESELBEN. Sammlung 1889 S. 138 bezw. 319, Zentr. u. B. Amtsbl. 1883 Nr. 25 S. 190 bezw. 192, vgl. Nr. 471.

474. 19 Juni 1883, ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEI-VERORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN BETR. DEN VERKEHR ÜBER DIE SCHIFFBRÜCKEN BEI EICHWALD—NEUENBURG UND ALT-BREISACH, UND DEN DURCHLASS VON SCHIFFEN UND FLÖSSEN DURCH DIESELBEN. Sammlung 1889 S. 315, Zentr. u. B. Amtsbl. 1883 Nr. 26 S. 201, vgl. Nr. 471.

475. 19 Juni 1883, ELSASS-LOTHRINGSCHE POLIZEI-VERORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN BETR. DEN VERKEHR ÜBER DIE SCHIFFBRÜCKE BEI HÜNINGEN—LEOPOLDSHÖHE, DEN DURCHLASS VON SCHIFFEN UND FLÖSSEN DURCH DIESELBE UND DEN FLOSSVERKEHR OBERHALB DERSELBEN. Sammlung 1889 S. 315, Zentr. u. B. Amtsbl. 1883 Nr. 26, vgl. Nr. 471.

476. 29 Juli 1883, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. DIE BEZEICHNUNG DER HÖCHSTEN ZULÄSSIGEN EINSENKUNGSTIEFE UND DIE VERVOLLSTÄNDIGUNG DER SCHIFFSATTESTE DER RHEINSCHIFFE. Staatsblad 1883 Nr. 123.

Wij WILLEM III, bij de Gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid, van 16 Juni 1883, no. 32, afdeeling Handel en Nijverheid, en van Buitenlandsche Zaken, van den 25sten daaraanvolgende, no. 5991, 2de afdeeling;

Gelet op de artikelen 22 en 23 der herziene Rijnvaartakte, van 17 October 1868 (*Staatsblad* no. 75 van 1869), in verband met het bepaalde sub 5 A van het daarbij behoorende slotprotocol, alsmede op de protocollen der centrale Commissie voor de Rijnvaart, van 7 September 1880, no. XXIII, en van 29 Augustus 1882, no. XI, betreffende eene nadere regeling van den vorm, de afmetingen en de kleur der diepgangskrammen en eene aanvulling van de scheepspatenten der Rijnschepen;

Den Raad van State gehoord (advies van 17 Juli 1883, no. 19);

Gezien het nader rapport van Onze voornoemde Ministers, van 21 Juli 1883, no. 48, afdeeling Handel en Nijverheid, en van 26 Juli 1883, no. 6781, 2e afdeeling;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Art. 1. De eigenaars of schippers van alle aan art. 22 der herziene Rijnvaartakte onderworpen vaartuigen, met uitzondering van die, welke vóór 1 Juli 1884 op nieuw moeten worden onderzocht en daarbij van de nieuwe diepgangskrammen worden voorzien, moeten zich vóór dien datum tot het aanbrengen van die krammen en het doen aanvullen van het scheepspatent, met hunne vaartuigen, onder overlegging van het scheepspatent, bij eene der commissiën van deskundigen voor de Rijnvaart te *Amsterdam*, *Rotterdam* of *Dordrecht* aanmelden.

De schippers zijn verplicht aan alle met de nieuwe diepgangskrammen voorziene schepen, de kleur dezer krammen (wit of geel op een donkeren grond, zwart op een lichten grond) duidelijk zichtbaar te onderhouden.

Art. 2. Op overtreding van het bepaalde in het vorig artikel zijn de straffen, bedoeld bij art. 32 der herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868, van toepassing.

Onze Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid is belast met de uitvoering van dit besluit, dat in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en waarvan afschrift zal worden gezonden aan den Raad van State.

Oranje-Nassau, den 29sten Juli 1883.

WILLEM.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
VAN DEN BERGH.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
VAN DER DOES DE WILLEBOIS.

Uitgegeven den *tienden* Augustus 1883.

De Minister van Justitie,
DU TOUR VAN BELLINCHAVE.

477. 30 Januar 1884, VERTRAG ZWISCHEN HESSEN UND PREUSSEN BETR. DIE REGELUNG DER RHEINSTRECKE ZWISCHEN MAINZ UND BINGEN. AUSWECHSLUNG DER RATIFIKATIONSURKUNDEN 6 MAI 1885. De Martens, N. Rec. Gén. 2° Serie XII 345.

Nachdem Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Hessen und bei Rhein beschlossen haben, im Anschluss an die früheren Vereinbarungen zwischen der Grossherzoglich Hessischen und der vormaligen Herzoglich Nassauischen Regierung durch ein Abkommen diejenigen Massnahmen festzustellen welche erforderlich sind, um eine voll-

ständige Regulirung der Rheinstromstrecke zwischen Mainz und Bingen herbeizuführen und den gegen die vorhandenen Regulirungswerke erhobenen Beschwerden, soweit sie für begründet erkannt sind, Abhülfe zu verschaffen, haben behufs Abschlusses dieses Abkommens

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen:

Allerhöchstihren Unterstaatssekretär im Ministerium für Landwirthschaft, Domänen und Forsten, Eduard Marcard,

Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Hessen und bei Rhein:

Allerhöchstihren ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister, Staatsrath Dr. jur. Carl Neidhardt

zu Bevollmächtigten ernannt, welche nach Austausch ihrer Vollmachten unter Vorbehalt der Ratifikation Folgendes verabredet haben:

Art. 1. Die Regulirung soll die Herstellung einer Sohlentiefe von mindestens 2 Meter unter dem gemittelten niedrigsten Wasserstande (nach dem Protokolle Nr. XVIII der technischen Strombefahrungskommission vom 25. Mai 1861 + 1.24 Meter am Preussischen, + 0.75 Meter am Hessischen Pegel zu Bingen) zu erzielen suchen.

Art. II. Für die Regulirung sind folgende Grundsätze massgebend:

Das Bett des Rheinstromes zwischen Mainz und Bingen darf in seiner Rezeptionsfähigkeit nicht zum Nachtheile der oberhalb und unterhalb gelegenen Uferstrecken geändert werden.

Ebensowenig darf das auf dieser Stromstrecke innerhalb der Uferlinien bei gewöhnlichem Mittelwasser (+ 1.5 Meter am Mainzer Pegel) zur Zeit bestehende Verhältniss zwischen dem Wasserspiegel und dem diesen überragenden Bodem zum Nachtheile des Wasserspiegels geändert werden. Zu dem Zwecke sollen neue Regulirungswerke (Parallelwerke, Traversen und Buhnen) in der Regel so niedrig gehalten werden, dass sie das gewöhnliche Mittelwasser nicht überragen. Diese Vorschrift findet jedoch auf Hafenschutzdämme keine Anwendung.

Jede bereits vorhandene oder neu entstehende Anlandung, welche vor dem Stromufer in das eigentliche Flussbett vorschreitet oder zwischen den Werken inselartig auftritt, darf nicht befördert, soll vielmehr möglichst verhindert und, sofern nicht gegenwärtig bereits vollständig ausgebildete Verlandungen vorliegen, unterdrückt werden.

Art. III. Um den gegenwärtigen Bestand des Rheinbettes auf der Strecke Mainz-Bingen darzustellen, sollen geeignete Querprofilaufnahmen des Stromes ausgeführt werden und die gegenwärtige Lage und der Flächeninhalt des Wasserspiegels und des Bodens bei gewöhnlichem Mittelwasser (+ 1.5 Meter am Mainzer Pegel) aufgenommen werden.

Diese Aufnahmen erfolgen unter Benutzung des vorhandenen Kartenmaterials mit Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse durch zwei Kommissare, von denen je einer durch jede der beiden Hohen Regierungen ernannt wird. Die Kommissare haben ihre Arbeiten unverzüglich zu beginnen und innerhalb Jahresfrist zu beenden. Die gemachten Aufnahmen sind den beiden Hohen Regierungen zur Anerkennung des Ergebnisses vorzulegen.

Art. IV. Im Einzelnen wird Folgendes vereinbart:

1) Auf der Stromstrecke von Bingen bis Rüdesheim soll von allen Bauausführungen im Strome abgesehen werden, vorbehaltlich jedoch einer etwa herzustellenden

Hafenanlage bei Bingen. Es dürfen weder auf dem rechten noch auf dem linken Ufer Werke ausgeführt werden, welche zu Anlandungen oder Versandungen führen können.

2) Auf der Strecke von Rüdesheim bis Geisenheim sollen am rechten Ufer keine Regulirungswerke hergestellt und die vorhandenen Buhnen beseitigt werden.

Die in früheren Regulirungsprojekten vorgesehenen Arbeiten: Vorbau vor dem Geisenheimer Anbau und Umbauung der Rüdesheimer (Jungschen) Aue sind nicht auszuführen. Beide Buhnen zunächst der Ilmen-Aue sind in ihrer Wurzel am linken Ufer zu durchbrechen. Auch kann zur Herstellung eines Verkehrsweges für kleine Fahrzeuge eine Verbindung dieser Werke und der oberhalb gelegenen Buhne durch ein in der Höhe vom Mittelwasser (Art. II) zu haltendes Parallelwerk ausgeführt werden.

Die Regulirungswerke, welche die Ilmen-Aue und die anschliessenden Sandablagerungen mit der fiskalischen Weidenpflanzung oder dem Festlande verbinden, sind soweit abzutragen, als sie das gewöhnliche Mittelwasser überragen; ausgenommen davon sind nur diejenigen Strecken der Werke, neben welchen schon jetzt höhere Verlandungen vorhanden sind.

3) Auf der Strecke von Geisenheim bis St. Bartholomä soll die vom unteren Ende der Fulder-Aue rechtwinklig auf das Ufer stossende Buhne, soweit es im Interesse der Entwässerung erforderlich ist, in der Krone erniedrigt werden. Am rechten Ufer sollen die gegenwärtig vorhandenen Wasserflächen zwischen den Regulirungswerken im Anschlusse an die Schönbornsche Aue als solche möglichst erhalten werden. Soweit eine Sumpfbildung bereits vorhanden ist, soll die vollständige Verlandung durch künstliche Mittel beschleunigt werden.

4) Auf der Strecke von St. Bartholomä bis Oestrich sollen die obere und die mittlere Oeffnung in dem rechtsseitigen Parallelwerke, welches die Bucht von Mittelheim abschliesst, erweitert werden. Die Fläche zwischen dem Parallelwerke und dem Ufer und alle drei Oeffnungen in dem ersteren sollen nöthigenfalls durch Baggerungen offen gehalten werden. Die im Fahrwasser und zunächst dem Fahrwasser belegenen Auen und Untiefen, insbesondere die Winkeler Aue, die Insel Wörth und die anschliessenden Sandbänke sollen so schleunig als möglich bis auf Normaltiefe (Art. I) beseitigt werden.

5) Auf der Strecke von Oestrich bis Eltville soll der rechtsseitige Stromarm, die kleine Gies, welche gegenwärtig durch Parallelwerke und Querbuhnen abgeschlossen ist, für die Schifffahrt wieder eröffnet werden. Die vorhandenen Regulirungswerke sollen, soweit sie in die neue Schifffahrtsstrasse fallen, beseitigt werden. Die Schifffahrtsstrasse der kleinen Gies soll planmässig eine Breite von 200 Meter erhalten. Der linksseitige Stromarm, die grosse Gies, soll dagegen eingeschränkt werden, jedoch eine Breite von mindestens 250 Meter behalten; auch soll beiden Stromarmen, soweit nöthig mit Zuhülfenahme von Baggerungsarbeiten, die Normaltiefe (Art. I) gegeben werden.

Die Schifffahrtsstrasse der grossen Gies soll, soweit wie möglich, namentlich aber bei der Ortschaft Heidenfahrt, an das linke Stromufer gelegt und der Vorbau am oberen Ende der Westfälischen Aue im Interesse des Fährverkehrs zwischen Heidenfahrt und Erbach möglichst kurz gehalten werden. Die Buchten am rechten Ufer sollen durch niedrig gehaltene Werke verbaut werden; zwischen Eltville und Erbach soll die Korrektionslinie auf die Richtung von dem Vorsprunge bei der Vil-

la Sicambria bis zu dem Anfangspunkte der jetzigen Kupirung bei Erbach beschränkt werden.

Die vorhandene Kupirung am unteren Ende der Eltviller Aue soll niedriger gelegt werden, um den Aufstau des Wassers in dem todten Arme links der Eltviller Aue zu verhindern.

6) Auf der Strecke von Eltville bis Niederwalluf befindet sich in dem Parallelwerke oberhalb der Eltviller Aue eine Oeffnung. Diese Oeffnung soll durch ein unter Mittelwasser anzulegendes Werk beseitigt werden. Der früher beabsichtigte Ausbau der Bucht zwischen Eltville und Villa Julienheim kommt nicht zur Ausführung.

7) Auf der Strecke von Niederwalluf bis Schierstein soll die am Schiffsbauplatze von Niederwalluf vorhandene Buhne beseitigt werden.

Art. V. Die beiderseitigen Korrektions- beziehungsweise Uferlinien und der nunmehrige Regulirungsplan, wie sich derselbe aus den früheren Vereinbarungen, den inzwischen unter beiderseitigen Einverständniss eingetretenen Aenderungen und den Bestimmungen dieser Uebereinkunft ergiebt, sind in eine aus zwei Blättern bestehende Stromkarte eingetragen.

In derselben sind angegeben:

1) die beiderseitigen Uferlinien einschliesslich der bereits vollständig ausgebildeten Verlandungen (Art. II) mit grüner Farbe;

2) die bereits vorhandenen und unverändert oder in veränderter Höhenlage beizubehaltenden Regulirungswerke mit schwarzer Farbe;

3) die vorhandenen, aber nunmehr zu beseitigenden Regulirungswerke mit gelber Farbe;

4) die neuen Korrektionslinien mit rother Farbe.

Für jede der beiden Hohen Regierungen ist ein von denselben bei der Ausfertigung dieses Vertrages zu verwahrendes Exemplar der Stromkarte hergestellt worden, welches von den beiderseitigen Bevollmächtigten durch Namensunterschrift, Datirung und Untersiegelung anerkannt worden ist und einen integrirenden Theil des gegenwärtigen Vertrages bildet. [1])

Art. VI. Im Interesse der einheitlichen und gleichmässigen Durchführung des Regulirungsplanes sind die beiderseitigen Hohen Regierungen übereingekommen das Reich um Bestellung eines Kommissars zu ersuchen, welcher mit den beiderseitigen, von den Hohen Regierungen zu bezeichnenden bauleitenden Beamten die Spezialpläne und die Reihenfolge der vorzunehmenden Arbeiten festzustellen und die programmmässige Ausführung zu bestätigen haben wird.

Ueber die bei der Ausführung der Arbeiten etwa entstehenden Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiderseitigen bauleitenden Beamten wird der Kommissar nach Anhörung beider Theile, und, wo nöthig, Untersuchung an Ort und Stelle entgültig entscheiden.

Art. VII. Regulirungswerke, welche in den Planen (Art. VI) nicht vorgesehen sind, oder sonstige neue Anlagen im Strome dürfen nur nach zuvoriger Verständigung der beiden Hohen Regierungen und nur mit Zustimmung des Reichs zur Ausführung gelangen. Es bleibt vorbehalten, zur Verhütung vor Versandungen die Stromecke unterhalb des Wachsbleicharmes zwischen der Rettbergs-Aue und dem linken Ufer auf die Breite des Wachsbleicharmes zu beschränken, vorbehaltlich der Verständigung unter den beiderseitigen Hohen Regierungen über das Projekt und

[1]) Bei von Martens nicht abgedruckt.

die Kostenfrage. Für die Aufstellung des Projekts sind die in Artikel II bezeichneten Grundsätze massgebend. Die Korrektionslinie an der Rettbergs-Aue ist braun punktirt in die Stromkarte (Art. V) eingetragen.

Art. VIII. Die Hohen Regierungen sind übereingekommen, das Reich zu ersuchen, dass es die dauernde Erhaltung eines den Grundsätzen des Artikels II entsprechenden Zustandes überwacht.

Art. IX. Die Landesgrenze zwischen Hessen und Preussen von dem Endpunkte der nach Artikel XIII des Vertrags vom 29. November 1856 bereits festgesetzten Grenzlinie bis zum Einfluss der Nahe in den Rhein soll fortan in der Mitte zwischen den beiderseitigen Korrektions- beziehungsweise Uferlinien (Art. V) liegen.

Ausgenommen sind hiervon die Stromlängen zwischen den auf der Karte vorgesehenen oberen und unteren Spitzen der Westfälischen und der Rüdesheimer (Jungschen) Aue. Längs der Westfälischen Aue bildet die Mitte zwischen der rechtsseitigen Korrektionslinie und der gegenüberliegenden Korrektions- beziehungsweise Uferseite des linksseitigen Armes, längs der Rüdesheimer (Jungschen) Aue, deren linke Uferlinie der Grenze. Die hiernach festgestellte Landesgrenze ist in die Stromkarte (Art. V) eingetragen.

Nach dem im Absatz 1 aufgestellten Grundsatze ist auch die Landesgrenze in dem linksseitigen Stromarme an der Rettbergsaue zu bestimmen, falls die in Artikel VII vorgesehenen Arbeiten an dieser Aue zur Ausführung gelangen.

Art. X. Jeder der beiden Staaten hat die Kosten der nach Massgabe dieses Vertrages auf seinem Gebiete auszuführenden Arbeiten zu tragen und daselbst den Strom in vertragsmässigem Zustande zu erhalten.

Art. XI. Ausnahmsweise werden von beiden Staaten zu gleichen Theilen diejenigen Kosten übernommen, welche durch die Beseitigung der Winkeler Aue und der Insel Wörth entstehen, sowie diejenigen, welche durch etwaige Baggerungsarbeiten in der grossen Gies behufs Herstellung der Normaltiefe (Art. IV, 5) verursacht werden.

Auch sollen vortan alle in diesem Vertrage nicht vorgesehenen Spreng-, Räumungs- und Baggerarbeiten, welche zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen oder zur besseren Ausbildung des regulirten Stromes in dessen durch die Landesgrenze getheilten Strecken nöthig werden möchten, auf gemeinschaftliche Rechnung unter gleicher Vertheilung der Kosten einheitlich ausgeführt werden. Die Ausführung erfolgt nach Vereinbarung der Lokalbaubeamten, welche im Falle von Differenzen an ihre vorgesetzten Behörden behufs weiterer Verhandlung zwischen den beiden Hohen Regierungen zu berichten haben.

Art. XII. Alljährlich wird von den dazu bestimmten Wasserbaubeamten der beiden Hohen Regierungen eine gemeinschaftliche Strom- und Uferschau gehalten.

Hierbei sind die befundenen Mängel und darnach vorzunehmenden Unterhaltungsarbeiten genau in einem aufzunehmenden Protokolle festzustellen.

In Fällen, welche ein schleuniges Einschreiten erheischen, ist diejenige Regierung welcher die Unterhaltungspflicht obliegt, unaufgefordert oder auf erstes Ansuchen der anderen Regierung verpflichtet, sofort die erforderlichen und wirksamen Massregeln zur Abhülfe zu ergreifen.

Art. XIII. Die Ratifikations-Urkunden des gegenwärtigen Vertrages sollen sobald als möglich in Berlin ausgewechselt werden. Der Vertrag tritt zehn Tage nach dieser Auswechselung in Kraft.

So geschehen Berlin, den 30. Januar Ein Tausend Acht Hundert Vier und Achtzig.

(L. S.) EDUARD MARCARD. (L. S.) CARL NEIDHARDT.

Schlussprotokoll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten waren heute zusammengetreten zur Vollziehung des wegen Regulirung der Rheinstromstrecke zwischen Mainz und Bingen vereinbarten Staatsvertrags. Hierbei ist beiderseitiges Einverständniss über folgende Punkte festgestellt worden, welche gleiche Kraft und Gültigkeit, als wären sie in dem Vertrage enthalten, haben und durch die Ratifikation des letzteren ohne Weiteres als mit ratifizirt angesehen werden sollen:

1) In der dem Vertrage laut Artikel V beigegebenen Stromkarte ist das Regulirungsprojekt namentlich auf den wichtigsten Stromstrecken nur in den fixirten Korrektionslinien dargestellt. Hinter diesen Linien müssen die auszuführenden Werke den vereinbarten Bestimmungen entsprechen. Dagegen soll dem Ermessen der beiden Hohen Regierungen rücksichtlich der Art, der Form, der Konstruktion und der Vertheilung der einzelnen Werke nicht vorgegriffen sein. Aenderungen an den auf Grund des Artikels VI des Vertrags festgestellten Spezialplänen können nur auf dem im Vertrage selbst vorgesehenen Wege erfolgen.

2) Mit Bezug auf den der Grossherzoglich Hessischen Regierung im Artikel VII des Vertrages eingeräumten Vorbehalt, welcher die Verengung des sich unterhalb des Wachsbleicharmes anschliessenden kupirten Stromarmes bei Mombach zum Gegenstande hat, ist die Rettbergs-Aue auf der vorerwähnten Stromkarte mit braunpunktirter Linie in einer derartigen Verlängerung gezeichnet worden, dass darnach die Breite jenes Stromarmes zwischen der punktirten Linie und der die Buhnenköpfe am gegenüberliegenden linken Stromufer verbindenden Korrektionslinie gleich ist der Normalbreite des Wachsbleicharmes.

Gegen die Absicht der Grossherzoglich Hessischen Regierung, die dort vorhandenen Buhnen, soweit sie der projektirten Korrektionslinie an der Rettbergs-Aue zwischen Profilstein 103 bis 107 gegenüberliegen, demnächst unter Innehaltung der in Artikel II des Vertrags bezeichneten Grundsätze durch ein Parallelwerk zu ersetzen oder die Werke daselbst zu erhöhen, findet sich nichts zu erinnern.

3) Zu Artikel XI des Vertrags wird anerkannt, dass die Verpflichtung zur gemeinschaftlichen Tragung der Kosten, welche durch Vornahme von Spreng-, Räumungs- und Baggerarbeiten entstehen, sich nur auf Arbeiten zum Offenhalten der grossen Schifffahrstrasse, nicht aber auf Zufahrtsstrassen zu den einzelnen Landungsplätzen erstreckt.

Berlin, den 30. Januar 1884.

EDUARD MARCARD. CARL NEIDHARDT.

478. 20 August 1884, HESSISCHE VORSCHRIFTEN BETR. DIE OFFENHALTUNG DES SCHIFFAHRTSWEGS IM RHEIN LÄNGS DER STADT BINGEN. Sammlung 1889 S. 363, Reg. Bl. 1884 Beil. zu Nr. 24.

479. 1885, ABÄNDERUNG DER SCHIFFAHRTSPOLIZEI-UND FLOSSORDNUNG VON 1868. Baden 4 September 1885 G. u. V. Bl. 1885 Nr. XXIV, Bayern 15 September 1885 G. u. V. Bl. 1885 Nr. 33, Elsass—Lothringen 10

September 1885 Zentr. u. B. Amtsbl. 1885 Nr. 38 S. 177, Hessen 29 August 1885 Reg. Bl. 1885 Nr. 24, Niederland 16 Oktober 1885 Staatsblad 1885 Nr. 188, Preussen 18 September 1885 Reg. Bl. Coblenz Nr. 45.

I. An Stelle des zweiten Satzes des Absatzes Nr. 2 in Art. I der Rheinschifffahrts-Polizei- und Flosz-Ordnung tritt folgende Bestimmung:

Der Nachen soll wenigstens eine Stunde vor dem Flosze vorausfahren und, wenn letzteres durch ein Dampfschiff geschleppt wird, eine aus sechzehn roth und weisz, sonst eine aus sechzehn roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

II. Zwischen dem zweiten und dem dritten Absatz in Art. XXII der Rheinschiffahrts-Polizei- und Flosz-Ordnung wird folgender Absatz eingeschoben:

Auf den Stromstrecken oberhalb *Bingen* und unterhalb *Coblenz* genügen für durch Dampfschiffe geschleppte Flösze $^2/_3$ der vorstehend festgesetzten Bemannung, vorausgesetzt, dasz das Flosz vorn mit einer wirksamen Steuereinrichtung versehen ist und dasz die Maschine des schleppenden Dampfschiffes bei Flöszen unter 5000 Centnern Gewicht mindestens 25 effektive Pferdestärken, bei solchen von 5000 bis 8000 Centnern mindestens 35 und bei noch schwereren Flöszen mindestens 45 effektive Pferdestärken besitzt.

1°. De tweede volzin van alinea no. 2 van art.I van het reglement van politie voor de scheep- en vlotvaart op den Rijn zal worden gelezen als volgt:

„Dit schuitje moet ten minste één uur voor het vlot uitvaren en eene vlag voeren, bestaande uit zestien ruiten, afwisselend rood en wit wanneer het vlot door eene stoomboot gesleept wordt, en anders afwisselend rood en zwart".

2°. Tusschen de tweede en de derde alinea van art. XXII van genoemd reglement zal de volgende alinea worden ingelascht:

„Op de riviervakken boven *Bingen* en beneden *Coblentz* zijn voor de vlotten, welke door stoombooten gesleept worden, $^2/_3$ der hiervoren bepaalde bemanning voldoende, mits het vlot aan de voorzijde van eene voldoende stuurinrichting voorzien zij, en de machine der sleepboot bij vlotten beneden het gewicht van 5000 tolcentenaars (250 000 kilogram) ten minste 25 werkelijke paardekrachten; bij die van 5000 tot 8000 tolcentenaars (250 000 tot 400 000 kilogram) ten minste 35 en bij nog zwaarder vlotten ten minste 45 werkelijke paardekrachten bezitte".

480. 10 April 1885, ABÄNDERUNG DER BADISCHEN BRÜCKENORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN VOM 9 JUNI 1883. Sammlung 1889 S. 300, G. u. V. Bl. 1885 Nr. XIV S. 205. Vgl. Nr. 481.

481. 14 April 1885, ABÄNDERUNG DER ELSASS-LOTHRINGSCHEN POLIZEI-VERORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN BETR. DIE SCHIFFBRÜCKE BEI HÜNINGEN VOM 19 JUNI 1883. Sammlung 1889 S. 316, Zentr. u. B. Amtsbl. 1885 Beilage zu Nr. 17, vgl. Nr. 480.

482. 28 Mai 1885, HESSISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DAS LAGERN UND BAUEN VON FLÖSSEN AM RECHTEN RHEINUFER UNTERHALB DER MÜNDUNG DES MAINS. Sammlung 1889 S. 363, Reg. Bl. 1885 Nr. 17 S. 116.

483. 8 Oktober 1885, HESSISCHER STEUERMANNS-GEBÜHRENTARIF. Sammlung 1889 S. 200.

484. **11/12 Dezember 1885,** VERORDNUNG DES BEZIRKS-PRÄSIDENTEN FÜR OBER-(UNTER-)ELSASS BETR. DIE STEUERMANNSORDNUNG FÜR DEN RHEIN INNERHALB DES ELSASS-LOTHRINGISCHEN GEBIETES. Sammlung 1889 S. 185, Zentr. u. B. Amstbl. 1885 Nr. 53 S. 249 u. 252.

485. **19 Dezember 1885,** BADISCHE MINISTERIALVERORDNUNG BETR. DIE STEUERMANNSORDNUNG FÜR DEN RHEIN INNERHALB DES GR. BADISCHEN GEBIETES. Sammlung 1889 S. 177, G. u. V. Bl. 1885 Nr. XXXIV S. 401.

486. **30 Dezember 1885,** BAYRISCHE ALLLERHÖCHSTE VERORDNUNG BETR. DIE STEUERMANNSORDNUNG FÜR DEN RHEIN INNERHALB DES BAYRISCHEN GEBIETES. Sammlung 1889 S. 192, G. u. V. Bl. 1886 Nr. 1 S. 1.

487. **6 Januar 1886,** BAYRISCHE MINISTERIALBEKANNTMACHUNG BETR. DIE STEUERMANNSORDNUNG FÜR DEN RHEIN INNERHALB DES BAYRISCHEN GEBIETES (GEGENSEITIGE ANERKENNUNG BADISCHER, BAYRISCHER UND HESSISCHER STEUERMANNSPATENTE). Sammlung 1889 S. 196, G. u. V. Bl. 1886 Nr. 1 S. 7.

488. **10 November 1886,** BADISCHE MINISTERIALVERORDNUNG BETR. DIE STEUERMANNSORDNUNG FÜR DIE OBERE RHEINSTRECKE, HIER DIE HÖCHSTBETRÄGE DER STEURMANNSLÖHNE. Sammlung 1889 S. 180, G. u. V. Bl. 1886 Nr. XXXXVIII S. 527.

489. **10 November 1886,** BAYRISCHER GEBÜHRENTARIF ZUR STEUERMANNSORDNUNG FÜR DIE BAYRISCHE RHEINSTRECKE. Kr. A. Bl. der Pfalz. 1886 S. 85.

490. **10 November 1886,** BEKANNTMACHUNG DES BEZIRKS-PRÄSIDENTEN FÜR OBER-(UNTER-)ELSASS BETR. DIE STEUERMANNSLÖHNE. Sammlung 1889 S. 188 u. 192, Zentr. u. B. Amtsbl. 1886 Nr. 46 S. 239.

491. **1887,** ABÄNDERUNG DER VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEFÖRDERUNG EXPLOSIVER, ENTZÜNDLICHER, ÄTZENDER UND GIFTIGER STOFFE AUF DEM RHEINE, IN NIEDERLAND NUR ÄTZENDE UND GIFTIGE STOFFE, VON 1880. Baden 21 Februar 1887 G. u. V. Bl. 1887 Nr. V. S 67, Bayern 5 März 1887 G. u. V. Bl. 1887 S. 137, Elsass-Lothringen 5 März 1887 Zentr. u. B. Amtsbl. 1887 S. 53, Hessen 8 Februar 1887 Reg. Bl. 1887 Nr. 6, Niederland 2 März 1887 Staatsblad 1887 Nr. 41, vgl. Nr. 497, Preussen 5 März 1887 A. Bl. Düsseldorf 1887 S. 122. Die badische Verordnung wird hier abgedruckt.

Nachdem die Regierungen der Rheinuferstaaten sich auf Grund des von der Centralkommission für die Rheinschifffahrt in ihrer ordentlichen Sitzung vom Jahre 1886 gefaszten Beschlusses wegen Abänderung des Abschnittes V. (§§. 20—22) und wegen Aufhebung des Abschnittes VI. (§. 23) der durch Bekanntmachung des ehemaligen Handelsministeriums vom 1. März 1880 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Nr. VIII. Seite 39 ff.) veröffentlichten Verordnung über den Transport explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rheine geeinigt haben, so wird die abgeänderte Fassung der genannten Abschnitte nachtstehend mit dem Anfügen bekannt gemacht, dasz die darin enthaltenen Bestimmungen über den Transport von Arsenikalien und anderen Giftstoffen, sowie auch der

Wegfall des Abschnittes VI. (§. 23) mit Wirkung vom 15. März 1887 ab an Stelle der seitherigen Vorschriften in Wirksamkeit treten.

Karlsruhe, den 21. Februar 1887.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.
Der Ministerialdirektor.
Eisenlohr. Vdt. Blattner.

V. *Bestimmungen über den Transport von Arsenikalien und anderen giftigen Metallpräparaten.*

§. 20. A. Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) u. s. w. dürfen auf dem Rheine nur dann versandt werden, wenn

1. auf jedem Versandtstück in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind, und

2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist,

entweder

a. in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,

oder

b. in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem trockenem Holze verpackt sind,

oder

c. in verlötheten Blechzylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

B. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, dürfen auf dem Rheine nur dann versandt werden, wenn

1. auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind;

2. bei Verschickung in Ballons, Flaschen oder Kruken diese Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäsze oder geflochtene Körbe eingeschlossen sind;

3. bei Verschickung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern diese Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind.

Diese Vorschriften gelten auch für die Gefäsze, in welchen flüssige Arsenikalien transportirt worden sind.

C. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze u. s. w.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weiszes und rothes Präzipitat, Zinnober; ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweisz und andere Bleifarben, auch Zinkstaub sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem trockenem Holz gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten versendet werden (vgl. Be-

richtigung a. E. des Prot. III. vom August 1886). Die Umschlieszungen müssen so beschaffen sein, dasz durch die beim Transport unvermeidlichen Erschütterungen Stösze etc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

§. 21. Wenn solche Giftstoffe (§. 20) in Mengen von 5000 und mehr Kilogramm versendet werden sollen, so dürfen sie in Schiffen, welche andere Güter enthalten, nur in besonderen wasserdicht abgeschlossenen Abtheilungen derselben verladen werden. Vor der Verladung musz der Schiffer der Polizei- und Hafenbehörde Anzeige erstatten. Diese hat sich davon zu überzeugen, dasz die zur Aufnahme der Giftstoffe bestimmten Abtheilungen des Schiffes wirklich wasserdicht abgeschlossen sind.

Ingleichen hat dieselbe, falls solche Giftstoffe in Mengen unter 5000 Kilogramm zusammen mit anderen Gegenständen transportirt werden sollen, die Art und Weise der Verladung vorzuschreiben, wobei namenltich darauf zu achten ist, dasz die Giftstoffe abgesondert von Konsumtibilien gestaut werden. Ueber die von ihr getroffenen Anordnungen hat sie dem Schiffer eine Bescheinigung zu ertheilen.

§. 22. Die Polizei- oder Hafenbehörde des Absendungsortes hat die Verladung zu untersagen, wenn die Kollis Beschädigungen erlitten haben, welche ohne deren Eröffnung wahrzunehmen sind.

VI. *Haftung der Befrachter für die Verpackung.*

§. 23. wird gestrichen.

492. 1887, POLIZEIORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT FÜR DIE SCHIFFAHRT UND FLÖSSEREI AUF DEM RHEIN. Sammlung 1889 S. 245, Baden 21 November 1887 G. u. V. Bl. 1887 Nr. XXXIV S. 393, Bayern 20 November 1887 G. u. V. Bl. 1887 Nr. 45 S. 659, Elsass-Lothringen 10/5 Januar 1888 Zentr. u. B. Amtsbl. 1888 Nr. 3 Beilage, Hessen 19 November 1887 Reg. Bl. 1887 Nr. 39 S. 279, Niederland 6 Januar 1888, Staatsblad 1888 Nr. 1, vgl. auch Staatsblad 1892 Nr. 86, Preussen A. Bl. Coblenz 17 November 1887 Nr. 65 Beilage.

Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

ERSTE ABTHEILUNG.

Bestimmungen für den ganzen Strom.

Allgemeine Vorschriften.

Art. I. 1. Die Führer von Fahrzeugen jeder Art und von Flössen, die Besitzer von Fähren, Schiffmühlen, Badeanstalten oder sonstigen an oder auf dem Rhein befindlichen Anlagen, sowie die zur Beaufsichtigung oder Oeffnuug von Schiffbrücken angenommenen Personen haben ihre Aufmerksamkeit dar-

Reglement van Politie voor de scheepvaart en de vlotvaart op den Rijn.

EERSTE AFDEELING.

Bepalingen voor den geheelen loop der Rivier.

Algemeene Voorschriften.

Art. 1. 1°. De schippers van vaartuigen van allerlei soort, de vlotvoerders, de bezitters van veerponten, molens op vaartuigen, badplaatsen en andere inrichtingen, aan of op den Rijn, en insgelijks zij, die belast zijn met het toezicht op of de opening van schipbruggen, moeten waken dat alle schaden en

auf zu richten, dass gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

2. Die Flossführer sind verpflichtet, ihrem Floss einen Wahrschaunachen vorauszuschicken. Der Nachen soll wenigstens eine Stunde vor dem Floss vorausfahren und, wenn letzteres durch ein Dampfschiff geschleppt wird, eine aus 16 roth und weiss, sonst eine aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken. Den Namen des Nachenführers hat der Flossführer auf dem Flossschein (Artikel 25 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868) zu vermerken oder der ersten Hafenpolizeibehörde, welche das Floss erreicht, zur Eintragung in den Flossschein zu bezeichnen.

Wird die Weiterfahrt des Flosses durch unvorhergesehene Umstände verhindert, so hat der Flossführer sofort einen zweiten Wahrschauer abzusenden, welcher die Betheiligten benachrichtigt, dass das Floss nicht eintreffen werde.

Die Verpflichtung, einen Wahrschauer vorauszusenden, fällt hinweg:

a. auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim bei Flössen, welche bis zu 30 Meter lang, 4,5 Meter breit und steif gebaut sind.

b. auf den Stromstrecken unterhalb Mannheim bei Flössen, deren Pflichtbemannung nach Artikel XXII. Ziffer 1 nicht über 5 Mann beträgt.

Die Führer solcher Flösse sind aber gehalten, die vorgeschriebene Flagge auf dem Floss selbst aufzustecken.

3. Kein Schiff darf in dem Mass belastet werden, dass es tiefer geht, als die Linie, durch welche die grösste zulässige Einsenkung bezeichnet worden ist.

Die zur Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkung dienenden Klammern sind von den Schiffsführern durch

belemmeringen wederkeerig worden vermeden.

2°. De vlotvoerders zijn gehouden om hun vlot te doen voorafgaan door een schuitje met een waarschuwer. Dit schuitje moet ten minste één uur voor het vlot uitvaren en eene vlag voeren, bestaande uit zestien ruiten afwisselend rood en wit, wanneer het vlot door eene stoomboot gesleept wordt en anders afwisselend rood en zwart. De vlotvoerder moet op de vlotverklaring (artikel 25 van de herziene Rijnvaart-akte van 17 October 1868) den naam van den waarschuwer vermelden, of dien daarop doen vermelden door de politie van de eerste haven, waar het vlot aankomt.

Indien het vlot door eenige onvoorziene omstandigheid niet kan doorvaren, moet de vlotvoerder terstond een tweeden waarschuwer zenden om de belanghebbenden te verwittigen dat het vlot niet komt.

De verplichting om zich van een waarschuwer te doen voorafgaan vervalt:

a. op het riviervak boven Mannheim voor vlotten welke tot 30 M. lang, 4.5 M. breed en stevig gebouwd zijn;

b. op de riviervakken beneden Mannheim voor vlotten waarvan de verplichte bemanning volgens artikel XXII, I°. niet meer dan 5 man bedraagt.

De voerders van zoodanige vlotten zijn echter gehouden om de boven voorgeschreven vlag op het vlot zelf te plaatsen.

3°. Geen schip mag zoodanig geladen zijn dat zijn diepgang de lijn overschrijdt welke de uiterste daarvoor toegelaten grens aanwijst.

De ter aanwijzing van den grootsten toegelaten diepgang dienende krammen moeten door de schippers duidelijk

weisse oder gelbe Farbe auf dunkelm oder durch schwarze Farbe auf hellem Grund kenntlich zu erhalten.

4. Diejenigen mit einem festen Deck nicht versehenen Fahrzeuge, welche bei ihrer grössten zulässigen Einsenkung nicht noch eine freie Bordhöhe von mindestens 30 Centimeter behalten, müssen, auch wenn sie still liegen, mit mindestens 30 Centimeter hohen, starken, dichten und dem Wellenschlag hinreichenden Widerstand leistenden Aufsatzbrettern versehen werden.

5. Auf Dampf- und Segelschiffen müssen die mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes in ihrem Heimathsstaat vorgeschriebenen und im Schiffsattest genannten Ausrüstungsgegenstände auf der Fahrt stets vollzählig und in gutem Zustand vorhanden sein.

Ist für ein deutsches Schiff das Schiffsattest in Niederland ausgefertigt, so muss das Attest bei der erstmaligen Landung am Sitze einer Schiffsuntersuchungsbehörde des Heimathsstaates bei dieser, jedenfalls aber innerhalb eines Jahres nach seiner Ausfertigung bei einer Schiffsuntersuchungsbehörde eines deutschen Uferstaates behufs entsprechender Eintragung vorgelegt werden.

6. An Dampfschiffen jeder Grösse muss deren Namen oder der Namen und Wohnort des Eigenthümers auf beiden Längenseiten in deutlich sichtbarer Weise angebracht sein.

Verhalten während der Fahrt.

Im Allgemeinen.

Art. II. 1. Kein Schiff darf von seiner Abfahrtstelle aus oder auf seiner Fahrt in den Kurs eines andern im Fahren begriffenen Schiffes oder Flosses hineinfahren und dasselbe in seinem Lauf stören.

2. Fahrzeuge jeder Art, welche bei der

zichtbaar gehouden worden met witte of geele kleur op een donkeren of met zwarte kleur op een lichten grond.

4°. Vaartuigen zonder vast dek, die bij hun grootsten toegelaten diepgang geen scheepsboordhoogte van ten minste 30 cM. boven water hebben, moeten, ook wanneer zij stil liggen, voorzien zijn van een toestel van ten minste 30 cM. hooge sterke, dichte planken, die aan den golfslag voldoenden weerstand biedt.

5°. Op stoom- en zeilschepen moet het materieel met het oog op de veiligheid van het verkeer in den Staat, waar zij te huis behooren, voorgeschreven en in het scheepspatent vermeld, gedurende de vaart steeds volledig en in goeden staat aanwezig zijn.

Is voor een Duitsch schip het scheepspatent in Nederland uitgereikt, dan moet het patent bij het eerste aanleggen op de standplaats eener overheid voor het onderzoeken van schepen van den Staat, waar het te huis behoort, aan deze in elk geval echter binnen een jaar na de uitreiking aan eene overheid voor het onderzoeken van schepen, in een Duitschen oeverstaat voorgelegd worden ten einde daarop de vereischte vermelding te stellen.

6°. Op stoombooten van elke grootte moet de naam van de boot of de naam en woonplaats van den eigenaar aan weerszijden op duidelijk zichtbare wijze aangebracht zijn.

Voorschriften bij de vaart in acht te nemen

In het algemeen.

Art. II. 1°. Geen schip mag bij het vertrek of gedurende de vaart, de koerslijn, die een ander schip of vlot volgt, snijden en dit in zijn vaart belemmeren.

2°. De vaartuigen van allerlei soort

Querfahrt über den Strom den Kurs eines Dampfschiffes mit oder ohne Anhang kreuzen, müssen von einem zu Berg fahrenden Dampfschiff mindestens um die halbe Strombreite und von einem zu Thal fahrenden Dampfschiff mindestens um die ganze Strombreite von dessen Bugspriet entfernt bleiben.

3. In scharfen Strombiegungen, an denen sich keine Wahrschau befindet, müssen, so lange bis man vom Steuer aus in das offene Reck hineinsehen kann, alle Dampfschiffe mit oder ohne Anhang die Seite des Fahrwassers halten, welche rechts (steuerbordseits) liegt und die zu Thal fahrenden ausserdem noch die Fahrgeschwindigkeit vermindern.

4. Auf Strecken, wo Fahrzeuge an Bohlwerken oder an festen Werften liegen, oder am Ufer im Aus- oder Einladen begriffen sind, dürfen die zwischen denselben und der Mitte des Stromes durchfahrenden oder aufschlagenden (wendenden) Dampfschiffe mit oder ohne Anhang nicht mit grösserer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung nothwendig ist. In gleicher Weise muss die Kraft beim Vorbeifahren an den zur Ausführung von Korrektionsarbeiten, Peilungen oder Messungen im Strom liegenden Fahrzeugen vermindert werden. Dasselbe gilt beim Vorbeifahren an Flössen, wenn diese am Ufer im Zusammen- oder Abbau begriffen sind, und auf denselben bei Annäherung eines Dampfschiffes durch Schwenken einer rothen Flagge ein Zeichen gegeben wird.

Liegen solche Fahrzeuge hinter Kribben (Buhnen) oder sonstwie gedeckt, so dass sie von den herankommenden Dampfschiffen aus nicht gesehen werden können, so tritt für diese die Verpflichtung zum Fahren mit verminderter Kraft nur dann ein, wenn hierzu von den Fahrzeugen bei Tag durch Beiset-

die de koerslijn eener stoomboot met of zonder gesleept wordende vaartuigen overdwars kruisen, moeten zich, wanneer die stoomboot de rivier opvaart, minstens eene halve stroombreedte, wanneer zij de rivier afvaart minstens eene volle stroombreedte van haren boegsprit verwijderd houden.

3°. Op plaatsen, waar de rivier sterke bochten vormt en waar geen standplaats van waarschuwers bestaat, moeten alle stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen, de rechter (stuurboords) zijde van het vaarwater houden, totdat men van het roer de doorvaart in rechte lijn kan doorzien. De afvarende stoombooten moeten bovendien hare vaart verminderen.

4°. Op gedeelten waar vaartuigen aan steigers of kaaien liggen of aan den oever bezig zijn met laden of lossen, mogen stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen in het voorbijgaan of wenden tusschen die vaartuigen en het midden van de rivier met geen grooter kracht varen, dan het goed sturen der boot en hare voortbeweging vereischen. Of dezelfde wijze moeten zij hare vaart verminderen in het voorbijgaan van vaartuigen, die op de rivier liggen voor de uitvoering van verbeteringswerken, peilingen of metingen.

Hetzelfde geldt bij het voorbijvaren langs vlotten, die aan den oever gebouwd of gebroken worden, wanneer daarop bij het naderen van eene stoomboot door het zwaaien eener roode vlag, een teeken gegeven wordt.

Liggen zulke vaartuigen achter kribben of in het algemeen zóó, dat zij van de aankomende stoombooten niet kunnen gezien worden, dan zijn deze slechts dan verplicht met verminderde snelheid te varen, wanneer hiertoe van de vaartuigen bij dag door het uitsteken van eene van verre zichtbare vlag, des

zen einer weithin sichtbaren Flagge, bei Nacht durch Anbringen einer grünen Laterne aufgefordert ist.

Die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nur beim Vorbeifahren an den zur Ausführung von Korrektionsarbeiten, Peilungen oder Messungen im Strom liegenden Fahrzeugen.

5. Mehr als zwei Schiffe dürfen niemals neben einander gekuppelt fahren.

6. Das Quertreiben der Fahrzeuge ist, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, untersagt.

7. Die Schiffs- und Flossführer sind verpflichtet, auf denjenigen mittelst Tonnen, Baken oder anderen Schiffahrtszeichen erkennbar gemachten Stromstrecken, deren geringe Tiefe oder Breite, oder auch zeitweise Veruntiefung besondere Vorsicht bei der Durchfahrt nöthig macht, den Anweisungen und Befehlen, welche die Strompolizeibeamten in Bezug auf die Durchfahrt dieser Stromstrecken ertheilen, Folge zu leisten.

Die Fahrt zur Nachtzeit oder mit zu tief gehenden Fahrzeugen auf diesen Stromstrecken kann durch die Strompolizeibeamten verboten werden.

Von einem solchen Verbot werden die Schifffahrt- und Flössereitreibenden durch öffentliche Bekanntmachung rechtzeitig in Kenntniss gesetzt werden.

Vorbeifahren der Schiffe an einander.

I. *Wenn sie sich in verschiedenen Fahrwegen befinden.*

Art. III. Schiffe, welche sich in verschiedenen Fahrwegen befinden, haben, wenn sie in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, den Fahrweg einzuhalten, in welchem sie sich befinden.

nachts door het aanbrengen van eene groene lantaarn, een teeken gegeven is

Voor de aan een kabel of ketting zonder aanwending van de schroef varende stoombooten geldt deze verplichting alleen bij het varen langs vaartuigen, die ter uitvoering van verbeteringswerken, peilingen of metingen op de rivier liggen.

5°. Gedurende de vaart mogen nimmer meer dan twee schepen nevens elkander gekoppeld zijn.

6°. Behoudens het geval van overmacht is het aan alle vaartuigen verboden om zich dwars over de rivier te laten afdrijven.

7°. De schippers en vlotvoerders zijn verplicht op de door tonnen, bakens of andere teekenen voor de scheepvaart aangeduide riviervakken, wier geringe diepte of breedte of wel tijdelijke verondieping bijzondere voorzichtigheid bij de doorvaart noodig maakt, de aanwijzingen en bevelen, door de beambten der rivierpolitie nopens de vaart op deze riviervakken gegeven, op te volgen.

De vaart bij nacht of met te diep gaande vaartuigen kan op deze riviervakken door genoemde politiebeambten verboden worden.

Dergelijk verbod wordt door openbare aankondiging tijdig ter kennis van de belanghebbenden bij de scheep- en vlotvaart gebracht.

Wanneer schepen elkander voorbijvaren.

I. In verschillende vaarwaters.

Art. III. Schepen in verschillende vaarwaters, die elkander voorbijgaan in dezelfde of in tegenovergestelde richting, moeten het vaarwater blijven volgen, waarin zij zich bevinden.

II. *Wenn sie sich in einem und demselben Fahrweg befinden.*

A. *Mit genügender Breite.*

Allgemeine Bestimmungen.

Art. IV. Schiffe, welche sich in einem und demselben Fahrweg befinden, dürfen nur dann in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, wenn das Fahrwasser nach dem jeweiligen Wasserstand unzweiflehaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Sie haben in diesem Falle die nachstehenden Vorschriften (Artikel V und VI) zu beachten.

Vorbeifahren in einem und demselben Fahrweg in derselben Richtung.

Art. V. 1. Erreicht ein mit oder ohne Anhang fahrendes Dampfschiff ein anderes Dampfschiff oder einen Schleppzug bis auf eine Entfernung von 80 Meter, so darf es sich demselben nicht weiter nähern.

Will jedoch der Führer des hintern Dampfschiffes vorbeifahren, so muss derselbe fünf Glockenschläge geben und bei Tageszeit eine blaue Flagge, bei Nachtzeit eine hellbrennende Laterne mit weissem Glas auf halben Mast aufziehen lassen, worauf das vorausfahrende Dampfschiff während der Vorbeifahrt seine Kraft zu vermindern und nach der linken (Backbordseite), das vorbeifahrende nach der rechten Seite (Steuerbordseite) auszuweichen hat.

Schiffer, welche auf den Stromstrecken unterhalb der Spijkschen Fähre fahren, müssen zur Nachtzeit die Laterne nicht auf halbem Mast, sondern unter dem Bugspriet anhängen lassen.

2. Wenn ein mit dem Wind segelndes Schiff ein anderes mit dem Wind segelndes Schiff erreicht und an demselben vorbeifahren will, so hat der Führer des hintern Schiffes dies zeitig durch Zuruf zu erkennen zu geben, worauf das

II. In hetzelfde vaarwater.

A. Bij voldoende breedte.

Algemeene bepalingen.

Art. IV. Schepen, die zich in een en hetzelfde vaarwater bevinden, hetzij in dezelfde richting varende of niet, mogen elkander niet voorbijgaan, tenzij, naar den waterstand op dat tijdstip, het vaarwater blijkbaar voldoende is voor eene gelijktijdige doorvaart. In dit geval moeten zij zich gedragen naar de volgende voorschriften (Artt. V en VI).

Voorbijvaren in hetzelfde vaarwater in dezelfde richting.

Art. V. 1°. Wanneer eene stoomboot met of zonder gesleept wordende vaartuigen tot een afstand van 80 M. eene andere stoomboot of een sleepkonvooi genaderd is, mag zij niet naderbij komen.

Indien evenwel de schipper der achterste stoomboot wil voorbijvaren, moet hij vijf klokslagen geven, en bij dag eene blauwe vlag, des nachts een helder brandende lantaarn met wit glas ter halver mast doen hijschen, op welk sein bij het voorbijvaren, de voorste stoomboot hare kracht moet verminderen en links (bakboord) uitwijken, de andere daarentegen rechts (stuurboord) uitwijken moet.

De schippers, die gedeelten der rivier beneden het Spijksche veer bevaren, moeten 's nachts de lantaarn niet ter halver mast, maar onder den boegspriet doen ophangen.

2°. Wanneer een schip, voor den wind zeilende, een ander schip, dat insgelijks voor den wind zeilt, bereikt en het voorbij wil varen, moet de schipper van het achterste schip tijdig zijn voornemen te kennen geven, door te praaien, het voor-

vordere Schiff nach der Unterwindseite auszuweichen und das hintere auf der Windseite vorbeizufahren hat.

Vorbeifahren in einem und demselben Fahrweg in entgegengesetzter Richtung.

Art. VI. 1. Dampfschiffe mit oder ohne Anhang und mit günstigem Wind segelnde Schiffe, welche sich begegnen, sollen rechts (steuerbordseits) ausweichen.

2. Ist der Führer eines Schiffes durch besondere Umstände an der Befolgung dieser Vorschift gehindert, so hat derselbe die in Artikel V vorgeschriebenen Zeichen zu geben, worauf beide Schiffe links (backbordseits) auszuweichen haben.

Für die Nachtzeit gelten die Vorschriften in Artikel XV Ziffer 5.

B. *Mit nicht genügender Breite.*

Art. VII. 1. Wo es an hinlänglichem Raum zum Vorbeifahren (Artikel IV) mangelt, hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn dasselbe voraussichtlich mit einem zu Thal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Thalschiff durch die letztere gefahren ist. Befindet sich aber bereits ein zu Berg fahrendes Schiff in der Enge, dann muss das zu Thal fahrende Schiff so lange vor derselben halten, bis das erstere sie durchfahren hat.

2. Erreicht ein zu Berg fahrendes Dampfschiff ohne Anhang das letzte geschleppte Schiff eines vorausfahrenden Schleppzuges unterhalb der Enge auf 120 Meter, so darf der Schleppzug nicht eher in die Enge hineinfahren, bis das Dampfschiff ohne Anhang bei ihm vorbeigefahren ist.

3. Kein Dampfschiff darf sich einem in einer Enge vorausfahrenden Schiff auf mehr als 80 Meter nähern.

ste schip houdt dan onder den wind af, terwijl het achterste schip aan de windzijde voorbijvaart.

Voorbijvaren in hetzelfde vaarwater in tegenovergestelde richting.

Art. VI. 1°. Stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen en schepen, voor den wind zeilende, moeten bij het ontmoeten rechts (stuurboord) uitwijken.

2°. Kan een schipper zich door bijzondere omstandigheden niet naar bovenstaanden regel gedragen, dan is hij gehouden de seinen te geven, voorgeschreven bij artikel V; de twee schepen moeten dan links (bakboord) uitwijken.

Bij nacht gelden de voorschriften van artikel XV, 5°.

B. Bij onvoldoende breedte.

Art. VII. 1°. Wanneer er te weinig ruimte is om elkander voorbij te varen (art. IV) moet het opwaartsgaande schip, wanneer het te voorzien is dat het in de engte een afwaarts gaand schip zal ontmoeten, beneden de engte ophouden, totdat het andere deze is doorgevaren. Indien een opwaarts gaand schip zich zich reeds in de engte bevindt, moet het afwaarts gaande schip voor deze ophouden en wachten tot dat het eerste er doorgekomen is.

2°. Wanneer eene stoomboot opwaarts gaande zonder eenig vaartuig te sleepen het laatste schip van een sleepkonvooi beneden de engte tot op 120 M. heeft ingehaald, mag dit sleepkonvooi de engte niet binnen varen, dan nadat de eerste stoomboot het voorbij is.

3°. Geene stoomboot mag een schip, dat haar in de engte voor is, tot meer dan 80 M. naderen.

III. *Besondere Vorschriften.*

In Betreff der Dampfschleppzüge.

Art. VIII. 1. Schleppzüge dürfen, ausser während des gegenseitigen Vorbeifahrens, niemals in gleicher Höhe fahren.

2. Alle Dampfschiffe ohne Anhang und alle mit günstigem Wind segelnden Schiffe müssen, wenn dazu der erforderliche Raum vorhanden ist, den Schleppzügen ausweichen. Mangelt der hierzu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe, auch wenn ihnen kein Zeichen zum Ausweichen gegeben ist, nach Vorschrift der Artikel V und VI ausweichen.

3. Die Führer der Dampfschleppzüge müssen während des Vorbeifahrens anderer Dampfschiffe mit oder ohne Anhang die Kraft vermindern. Ebenso dürfen Dampfschiffe ohne Anhang während des Vorbeifahrens an Schleppzügen nur mit verminderter Kraft fahren.

In Betreff der vom Ufer aus gezogenen Schiffe.

Art. IX. 1. Einem vom Ufer aus gezogenen Schiff darf nur auf der, diesem Ufer entgegengesetzten Seite vorbeigefahren werden. Die gezogenen Schiffe müssen auf die in Artikel V vorgeschriebenen Zeichen sich so weit als möglich diesem Ufer nähern.

2. Zwischen einem gezogenen Schiff und dem Ufer, von welchem aus dasselbe gezogen wird, darf nur mit einem ohne Anhang zu Thal fahrenden Dampfschiff im Nothfall durchfahren werden, und auch dann nur, wenn zuvor die im Artikel V erwähnten Zeichen von dem Dampfschiff aus gegeben werden, und wenn das gezogene Schiff sich ausserhalb des gewöhnlichen Bergfahrwassers

III. Bijzondere voorschriften

Sleepkonvooien.

Art. VIII. 1°. Sleepkonvooien mogen nimmer terzelfder hoogte varen, behalve wanneer zij elkander voorbijgaan.

2°. Alle stoombooten die geen vaartuig sleepen, evenals alle schepen die met gunstigen wind varen, moeten het vaarwater aan sleepkonvooien afstaan als de ruimte het toelaat. Bij gebreke van voldoende ruimte moeten de schippers der sleepbooten en der gesleept wordende schepen zelfs wanneer hun geen sein gegeven is, uitwijken overeenkomstig de voorschriften van de artt. V en VI.

3°. De schippers van sleepbooten met konvooi moeten hunne vaart verminderen gedurende het voorbijvaren van andere stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen. Insgelijks mogen stoombooten die geen vaartuig sleepen, slechts met verminderde kracht varen, zoolang zij sleepkonvooien voorbij varen.

Schepen langs den oever getrokken.

Art. IX. 1°. Wanneer een schip langs den oever getrokken wordt mag men slechts aan de tegenovergestelde zijde voorbijvaren. De getrokken schepen moeten, op de seinen, voorgeschreven bij artikel V zoo dicht mogelijk hun oever naderen.

2°. Het voorbijvaren tusschen een schip en den oever, van welken het getrokken wordt, is alleen geoorloofd, ingeval van noodzaak, aan eene afwaarts gaande stoomboot, die geen vaartuig sleept, en ook dan slechts, nadat van deze de seinen gegeven zijn, voorgeschreven in artikel V, en wanneer het getrokken schip zich buiten het gewone vaarwater voor de opvaart bevindt,

befindet und desshalb das äussere Umfahren desselben, auf der Seite nach dem Strom zu, nicht möglich ist.

Der Führer des gezogenen Schiffes muss auf das gegebene Zeichen sogleich die Leine fallen lassen und das Dampfschiff muss so lange als möglich mit stillgestellter Maschine über die Leine forttreiben.

3. Beim Heraufziehen der Schiffe dürfen niemals mehr als drei Pferde an einem Stichseil gehen.

In Betreff zu Thal treibender Schiffe.

Art. X. Einem ohne Hülfe der Segel zu Thal treibenden Schiff muss jedes Dampfschiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so muss das zu Thal treibende Schiff auf die in Artikel V vorgeschriebenen Zeichen mit Hülfe von Rudern und Ankern so weit als möglich zur Seite ausbiegen.

In Betreff lavirender Schiffe.

Art. XI. Lavirende Schiffe dürfen nicht zwischen einem Dampfschiff mit oder ohne Anhang und dem von diesem gehaltenen Ufer fahren. Dieselben müssen daher schon wenden, bevor sie den Kurs des sich nahenden Dampfschiffes durchkreuzen.

In Betreff der Fahrzeuge unter 600 Centner (30 Tonnen) Tragfähigkeit und der tief geladenen Fahrzeuge.

Art. XII. 1. Die Führer aller Fahrzeuge, deren Tragfähigkeit weniger als 600 Centner (30 Tonnen) beträgt, sind verpflichtet, dieselben auf der Fahrt aus der Nähe der fahrenden Dampfschiffe und Schleppzüge zu halten, und dürfen in deren Wellenschlag nicht eher hineinfahren, als bis derselbe sich soweit vermindert hat, dass sie keine gefährlichen Schwankungen mehr erleiden können.

2. Kommt aber ein solches Fahrzeug einem Dampfschiff oder Schleppzug

zoodat het onmogelijk is aan de rivier zijde er om heen te varen.

Op het sein, gegeven door de stoomboot is de schipper van het getrokken schip verplicht de lijn te strijken en moet de stoomboot over deze heendrijven, terwijl zij zoo lang mogelijk de werktuigen doet stoppen.

3°. Bij het jagen der schepen mogen nooit meer dan drie paarden aan hetzelfde sleeptouw gespannen zijn.

Schepen die voor stroom drijven.

Art. X. Elke stoomboot is verplicht uit te wijken voor een schip dat voor stroom drijft zonder hulp van zeilen. Bij gebreke van voldoende ruimte is het voor stroom drijvend schip op de seinen, gegeven overeenkomstig artikel V verplicht met behulp van riemen en ankers zooveel mogelijk uit te wijken.

Laveerende schepen.

Art. XI. Schepen, die laveeren, mogen niet doorvaren tusschen eene stoomboot met of zonder gesleept wordende vaartuigen en den oever, welken die stoomboot houdt. Die schepen zijn dus verplicht te wenden vóór dat zij de koerslijn der naderende stoomboot kruisen.

Vaartuigen van een ladingsvermogen van minder dan 600 centenaar (30,000 K.G. en diep geladen vaartuigen.

Art. XII. 1°. De schippers van vaartuigen van alle soort, welker ladingsvermogen minder dan 600 centenaar (30,000 K.G.) bedraagt, mogen varende stoombooten of sleepkonvooien niet nabij komen en moeten zich buiten den daardoor veroorzaakten golfslag houden, totdat deze genoeg verminderd is om de slingering niet gevaarlijk meer te doen zijn.

2°. Indien niettemin zulk een vaartuig een stoomboot of sleeptrein zoo nabij

dennoch so nahe, dass ihm augenscheinlich Gefahr droht, so hat der Führer des Dampfschiffes nicht mit grösserer Kraft, als zum Fortkommen und zur sicheren Steuerung erforderlich ist, zu fahren und nöthigenfalls die Maschine still zu stellen, wenn dies ohne Gefahr für das Dampfschiff und die angehängten Schiffe geschehen kann.

3. In der Nähe fahrender, tief geladener Fahrzeuge von einer Tragfähigkeit von 600 Centner (30 Tonnen) oder mehr müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang jederzeit mit verminderter Kraft fahren. Die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nicht.

Fahren der Schiffe und Flösse durch Brücken und bei Fähren.

Art. XIII. 1. Alle Schiffs- und Flossführer sind zur Befolgung der für Brücken und Fähren ertheilten besonderen Vorschriften verpflichtet.

2. Die Führer von Gierfähren oder von Fähren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, müssen den in der Fahrt begriffenen Schiffen und Flössen ausweichen, und zwar im Allgemeinen nach der dem Fahrweg gegenüberliegenden Seite.

Dampfschiffen ohne Anhang sollen dagegen die gedachten Fähren nach dem Ufer ausweichen, an welchem sie die ihnen für die Nachtzeit fest angewiesene Liegestelle haben.

3. Solchen Schiffen und Flössen, welche von Stellen ober- oder unterhalb einer der unter Ziffer 2 erwähnten Fähren abfahren (ablegen), müssen die Führer der lezteren den Weg frei machen, und zwar den Dampfschiffen mit oder ohne

komt, dat het oogenschijnlijk gevaar loopt, dan mag de schipper van de stoomboot met geen grootere kracht varen dan voor hare vaart en voor het goed sturen noodig is en moet hij, zoo noodig stoppen, indien hij dit zonder gevaar voor zijne boot en de gesleept wordende vaartuigen kan doen.

3°. In de nabijheid van varende, diep geladen vaartuigen van een ladingsvermogen van 600 centenaar (30,000 K.G.) of meer, moeten stoomschepen met of zonder gesleept wordende vaartuigen steeds met verminderde kracht varen.

De aan een ketting of kabel zonder aanwending van de schroef varende stoombooten zijn aan deze verplichting niet onderworpen.

Doorvaart van schepen en vlotten bij bruggen en veerponten.

Art. XIII. 1°. Ieder schipper en ieder vlotvoerder is verplicht zich te onderwerpen aan de bijzondere maatregelen, voorgeschreven ten opzichte van de bruggen en de veerponten.

2°. De schippers van gierponten en van veerponten, die zich bewegen langs een dwars door den Rijn gelegden kabel, zijn verplicht voor varende schepen en vlotten uittewijken, en zulks in het algemeen naar de zijde tegenovergesteld aan het vaarwater dat door deze gevolgd wordt.

Voor stoombooten, die geen vaartuig sleepen, moeten daarentegen de bovengenoemde ponten uitwijken, naar den oever waar de ponten hare voor den nacht bepaald aangewezen ligplaats hebben.

3°. De schippers van ponten bij 2° genoemd zijn verplicht voor de schepen en vlotten, die boven of beneden de gezegde ponten van den wal afsteken, uittewijken en wel voor de stoombooten met of zonder gesleept wordende vaar-

Anhang auf die in Artikel V vorgeschriebenen Zeichen, den anderen Fahrzeugen und Flössen auf Zuruf durch das Sprachrohr oder nach Aufhissen einer rothen Flagge.

4. Durch Schiffbrücken dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang, sofern die volle Maschinenkraft nicht zur sicheren Steuerung erforderlich ist, nur mit verminderter Kraft fahren.

Am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrende Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nicht.

Längs solcher Fähren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, muss die Kraft der Maschine so gemässigt werden, dass die Fährponten in keine gefährlichen Schwankungen gerathen.

5. Zur Nachtzeit muss der Dampfschiffsführer die Absicht, durch eine Schiffbrücke oder längs einer der unter Ziffer 2 gedachten Fähren fahren zu wollen, mittelst eines Böllerschusses zu erkennen geben und, bis die Signallaternen auf der Schiffbrücke aufgezogen sind, vor derselben warten. Statt des Böllerschusses kann ein anderes Signal vorgeschrieben werden, wenn die zuständige Behörde von der Absicht des Dampfschiffsführers durch eine Schiffbrücke fahren zu wollen, mittelst electro-magnetischer Signalvorrichtungen an der Brücke Meldung machen lässt.

Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.

Art. XIV. 1. Will ein Personendampfschiff an einer Landungsbrücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Will dasselbe an einer Nachenstation anhalten, so ist das Zeichen bei Tag durch Aufhissen einer Flagge, bei Nacht durch Aufhissen einer hellbrennenden Laterne mit weissem Glas zu geben.

tuigen na de seinen, voorgeschreven bij art. V en voor de andere vaartuigen en vlotten, nadat deze door den roeper gepraaid of een roode vlag geheschen hebben.

4°. De stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen mogen de doorvaartopeningen der schipbruggen slechts met verminderde kracht doorgaan, tenzij de volle kracht noodig is voor de goede besturing der boot.

De aan een kabel of ketting zonder aanwending van de schroef varende stoombooten zijn aan deze verplichting niet onderworpen.

Bij het voorbijvaren van veerponten die zich langs een dwars door den Rijn gelegden kabel bewegen, moet de kracht der werktuigen zoodanig worden verminderd dat die ponten niet in gevaarlijke schommelingen geraken.

5°. Des nachts maken de schippers van stoombooten door een kanonschot hun voornemen om door eene schipbrug of langs een der bij 2°. genoemde ponten te varen, kenbaar en stoppen zij tot dat de seinlantaarns op de brug geheschen zijn. In plaats van het schot kan een ander sein worden voorgeschreven wanneer het bevoegde gezag het voornemen van den schipper eener stoomboot om door een schipbrug te varen, bij die brug door middel van electro-magnetische seintoestellen doet aanmelden.

Het stoppen van stoombooten voor het vervoer van reizigers.

Art. XIV. 1°. Elke stoomboot voor reizigers die aan eene landingsplaats wil aanleggen, is verplicht de klok te luiden. Als het oponthoud moet plaats hebben op een station dat door schuiten bediend wordt, geeft zij daartoe het sein door bij dag eene witte vlag en des nachts een helder brandende lantaarn

Gleicher Zeichen hat der Nachenführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, sich zu bedienen.

2. Bei Annäherung eines Nachens muss die Maschine des Dampfschiffes so zeitig still gestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Gang gesetzt werden, dass der Nachen keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Der Nachenführer muss mit seinem Nachen zeitig herauskommen, in gestreckt paralleler Richtung mit der Fahrt des Dampfschiffes halten und nicht eher an dasselbe heranfahren, als bis die Maschine still gestellt ist.

3. Die eingestiegenen Personen haben sich auf die Aufforderung des Nachenführers sogleich niederzusetzen.

4. Der Nachen muss von zwei starken, schiffskundigen und als nüchtern bekannten Männern geführt werden, in gutem Zustand, vollständig ausgerüstet und mit der Bezeichnung seiner grössten zülassigen Einsenkung versehen sein.

5. Die Ortsbehörde hat darauf zu halten, dass den vorstehend unter Ziffer 4 gedachten Erfordernissen stets genügt werde, nach Umständen sogleich Abhülfe anzuordnen und der Dampfschifffahrtsverwaltung Mittheilung davon zu machen.

6. Keine andere, als die dazu bestimmten Nachenführer dürfen Personen oder Güter zu einem Dampfschiff bringen oder von demselben abholen.

7. Kommen zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfschiffe gleichzeitig an einem Landungsplatz an, so darf der Führer des zu Berg fahrenden Dampfschiffes das Thalschiff in seiner Wendung nicht stören und muss diesem den Vorrang lassen.

Wollen zwei in gleicher Richtung fahmet wit glas te hijschen. Dezelfde seinen worden gebruikt door de schuitenvoerders die de stoomboot willen aandoen.

2°. Bij het naderen eener schuit moet de stoomboot in tijds stoppen en mag men de werktuigen niet weder aanzetten voor dat de schuit geheel buiten gevaar is.

De schuitenvoerder moet tijdig aankomen, zijne schuit evenwijdig houden met den koers, welken de stoomboot volgt, en de laatste niet eer aandoen dan nadat hare werktuigen tot stilstand zijn gebracht.

3°. Zij die zich in de schuit bevinden, moeten dadelijk gehoorzamen aan het verzoek van den schipper om te gaan zitten.

4°. De schuit moet bestuurd worden door twee kloeke varensgezellen, bedreven in hun vak en als matig bekend. Zij moet in een goeden staat zijn en voorzien zijn van al het noodige tuig en van de aanwijzing van haren grootsten geoorloofden diepgang.

5°. Het plaatselijk bestuur ziet toe op de stipte uitvoering der voorschriften bij 4° gegeven, treft naar omstandigheden dadelijk de noodige voorzieningen en geeft daarvan kennis aan het bestuur der stoombooten.

6°. Geen ander dan de daartoe bepaald aangewezen schuitenvoerders mag reizigers of goederen aan boord der stoombooten brengen of ze van daar afhalen.

7°. Bij gelijktijdige aankomst aan eene landingsplaats van twee stoombooten in tegenovergestelde richting mag de schipper der opwaarts varende boot de andere in het wenden niet hinderen en moet hij haar laten voorgaan.

Indien twee stoombooten in dezelfde

rende Dampfschiffe an demselben Landungsplatze anlegen, so hat das erste den Vorrang und darf durch das andere in seiner Anfahrt nicht gehindert werden.

Verhalten während des Fahrens zur Nachtzeit und bei Nebel.

Art. XV. 1. Auf der Stromstrecke oberhalb der Spijkschen Fähre ist jedes Dampfschiff, welches während der Nacht, d. h. in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang fährt, auf der Berghfahrt mit zwei übereinander angebrachten, hellleuchtenden Laternen am Masttop, oder in Ermangelung eines Mastes oben am Kamin, auf der Thalfahrt ausserdem mit einer dritten Laterne unter dem Bugsprite zu versehen. Am Tau oder an der Kette fahrende Dampfschiffe haben am Masttop oder oben am Kamin statt zwei Laternen deren drei zu führen. Bei Dampfschiffen ohne Anhang müssen die am Masttop oder oben am Kamin befindlichen Laternen von weisser, bei Dampfschiffen mit Anhang von rother Farbe sein. Die Laternen unter dem Bugspriet haben weisses Licht zu zeigen. Die den Dampfschiffen angehängten Fahrzeuge, sowie alle ohne Dampfkraft fahrende Schiffe müssen mit einer weissen Laterne am Masttop oder mindestens 6 Meter hoch über dem Schiffsbord an einer Stange, die zu Thal fahrenden Schiffe ausserdem noch mit einer eben solchen Laterne unter dem Bugspriet versehen sein.

Während der Nachtzeit fahrende Nachen haben eine hellleuchtende Laterne von weissem Glas mindestens in Manneshöhe über Bord zu führen.

2. Auf den Stromstrecken unterhalb der Spijkschen Fähre müssen Dampfschiffe, welche in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang fahren, mit zwei hellbrennenden Laternen verrichting varende aan dezelfde landingsplaats willen aanleggen, gaat de eerste voor en mag zij bij dat aanleggen niet door de andere worden belemmerd.

Voorschriften voor de vaart bij nacht en bij mistig weder.

Art. XV. 1°. Op het gedeelte der rivier boven het Spijksche veer moet elke stoomboot, die bij nacht vaart, dat is tusschen zonsondergang en zonsopgang, voorzien zijn van twee boven elkander hangende helder brandende lantaarns, bevestigd aan den top van den mast of als er geen mast is boven aan den schoorsteen en bij het afwaarts varen bovendien van eene derde lantaarn onder den boegspriet. De aan een kabel of ketting varende stoombooten moeten aan den top van den mast of boven aan den schoorsteen in plaats van twee, drie lantaarns voeren. Voor de stoombooten die geen vaartuig sleepen, moeten de aan den top van den mast of boven aan den schoorsteen bevestigde lantaarns wit, voor de stoombooten die vaartuigen sleepen, moeten zij rood zijn.

De lantaarns onder den boegspriet moeten een wit licht vertoonen. De gesleept wordende vaartuigen even als alle schepen die zonder stoom varen, moeten van eene aan den top van den mast of ten minste 6 M. boven het scheepsboord aan een stok hangende witte lantaarn, de afwaarts gaande bovendien nog van een dergelijke lantaarn onder den boegspriet voorzien zijn.

Schuiten die gedurende den nacht varen, moeten voorzien zijn van een helder brandende lantaarn van wit glas, ten minste op manshoogte boven boord aangebracht.

2°. Op het gedeelte der rivier beneden het Spijksche veer moeten de stoombooten die tusschen zonsondergang en zonsopgang varen, voorzien zijn van twee helder brandende lantaarns, een

sehen sein, einer von rothem Glas am hintern Mast, oder, falls ein solcher nicht vorhanden, am hintern Flaggenstock, oder auch in dessen Ermangelung, an einer andern Stelle des Hinterschiffs, und einer von grünem Glas am vordern Mast, beide hoch genug aufgehängt, um in angemessener Entfernung gesehen werden zu können.

Alle in der angegebenen Zeit auf den genannten Stromstrecken fahrenden Segelschiffe sind gehalten, bei Annäherung eines Fahrzeugs, sei es Dampf- oder Segelschiff, und mögen sie diesem entgegensegeln oder von demselben überholt werden, eine hellbrennende Laterne von weissem Glas zu führen, die hoch genug aufgehängt sein muss, um von dem nahenden Fahrzeug oder demjenigen, welchem sie sich nähren, zur Verhütung jeder Gefahr des Zusammenstosses rechtzeitig wahrgenommen zu werden.

Geschleppte Fahrzeuge sind nur mit einer hellbrennenden Laterne von weissem Glas zu versehen, welche am Top des grossen Mastes oder in Ermangelung desselben sonst hoch genug aufgehängt sein muss, um von allen Seiten gut sichtbar zu sein.

3. Schleppzüge dürfen zur Nachzeit nur bei Mond- oder Sternenhelle fahren. Verdunkelt sich der Himmel während der Fahrt, dann müssen die Fahrzeuge gleich auf nächster geeigneter Stelle beigelegt werden.

4. Bei nebligem Wetter müssen alle Dampfschiffe mit oder ohne Anhang mit verminderter Geschwindigkeit fahren und deren Führer ununterbrochen die Glocke läuten lassen, Segelschiffer aber unausgesetzt durch das Sprachrohr rufen.

Wird der Nebel so dicht, dass keines der beiden Ufer mehr gesehen werden kann, so müssen die auf der Fahrt befindlichen Schiffe auf der nächsten ge-

van rood glas aan den bezaansmast of wanneer deze niet aanwezig is aan den vlaggestok op het achterschip of ook bij gemis daarvan op eene andere plaats op het achterschip, de andere van groen glas aan den fokkemast en beide op eene voldoende hoogte gesteld om op een geschikten afstand te kunnen waargenomen worden.

Alle zeilschepen die gedurende dien tijd het bovengenoemde gedeelte der rivier bevaren, zijn verplicht bij het naderen van een stoom- of zeilschip en hetzij ze al of niet in dezelfde richting varen als dit laatste eene helder brandende lantaarn van wit glas te voeren, hoog genoeg om het naderend of genaderd wordende vaartuig de gelegenheid te geven om zich tijdig voor alle gevaar van aandrijving te hoeden.

Gesleept wordende vaartuigen behoeven slechts één helder brandende lantaarn van wit glas te voeren, die aan den top van den grooten mast of bij gemis daarvan op andere wijze hoog genoeg bevestigd moet zijn, om van alle zijden goed gezien te kunnen worden.

3°. Sleepkonvooien mogen bij nacht niet varen, dan wanneer de hemel door sterren of maan verlicht is. Zoodra de lucht betrekt moeten de vaartuigen hunne vaart staken en op de eerste geschikte plaats aanleggen.

4°. Bij mistig weder mogen alle stoombooten, met of zonder gesleept wordende vaartuigen slechts met halve kracht varen en moeten de schippers onafgebroken de scheepsklok doen kleppen, terwijl schippers van zeilschepen onafgebroken met den roeper moeten waarschuwen.

Wanneer de mist zoo zwaar wordt dat geen der beide oevers meer kan worden gezien, zijn de varende schepen verplicht op de eerste geschikte plaats

eigneten Stelle beilegen. Ausgenommen hiervon sind die mit Dampfkraft betriebenen Fähranstalten.

5. Zur Nachtzeit muss, wenn die Schiffe sich in einem und demselben Fahrweg (Artikel IV) entgegenkommen, beim Vorbeifahren stets rechts ausgewichen werden (Artikel VI Ziffer 1). Ist jedoch der Führer eines mit Anhang zu Berg fahrenden Dampfschiffes durch besondere Umstände an der Befolgung dieser Vorschrift gehindert, so hat derselbe fünf Glockenschläge zu geben und an der Steuerbordseite eine hellleuchtende Laterne mit weissem Glas hin und her zu schwenken, worauf beide Fahrzeuge links ausweichen müssen.

6. Flösse dürfen ihren Landungsplatz nicht früher als eine Stunde vor Sonnenaufgang verlassen. Sie dürfen ihre Fahrt nicht länger als eine Stunde nach Sonnenuntergang fortsetzen, es sei denn, dass sie durch nicht vorherzusehende Umstände verhindert wurden, den Landungsplatz vor Ablauf dieser Zeit zu erreichen.

In solchem Fall haben sie nach eingetretener Dunkelheit an der Fahrwasserseite zwei hellleuchtende Laternen mit weissem Glas vorn und zwei eben solche hinten auf dem Floss mindestens 4 Meter hoch neben einander aufzustellen.

Bei Nebel, Schneegestöber, Sturm, Treibeis und Eisgang dürfen Flösse nicht fahren. Werden sie während der Fahrt davon betroffen, so müssen sie bei der nächsten erreichbaren Landungsstelle beilegen.

Verhalten bei hohem Wasserstande.

Art. XVI. 1. Auf den Stromstrecken unterhalb Maxau ist das Verhältniss des Wasserstandes zu den an den Landungsplätzen zu Maxau, Speyer, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz, Biebrich, Coblenz, Cöln, Düsseldorf, Ruhrort, Wete gaan vastliggen; van dezen maatregel zijn uitgezonderd de veerponten door stoom gedreven.

5°. Wanneer schepen elkander des nachts in hetzelfde vaarwater (Artikel IV) tegenkomen, moet bij het voorbijvaren steeds rechts uitgeweken worden (Artikel VI, 1°). Wordt echter de schipper van eene opwaarts varende stoomboot met gesleept wordende vaartuigen door bijzondere omstandigheden verhinderd dit voorschrift na te komen, dan moet hij vijf klokslagen doen hooren, en aan stuurboordzijde met een helder brandende lantaarn van wit glas doen zwaaien, waarop beide vaartuigen links moeten uitwijken.

6°. Vlotten mogen hunne ligplaats niet vroeger verlaten dan één uur voor zonsopgang. Zij mogen hunne reis niet later voortzetten dan één uur na zonsondergang, ten ware zij door onvoorziene omstandigheden verhinderd worden om vóór dat tijdstip de aanlegplaats te bereiken.

In dergelijk geval moeten na het vallen van den avond aan de zijde van het vaarwater twee helder brandende lantaarns van wit glas naast elkander op het voorste gedeelte en twee zulke lantaarns op het achterste gedeelte van het vlot geplaats worden ter hoogte van minstens 4 M. en naast elkander.

Bij mist, sneeuwjacht, storm, drijfijs en ijsgang mogen vlotten niet varen. Worden zij onderweg door dergelijk weder overvallen, dan moeten zij op de eerste bereikbare aanlegplaats gaan liggen.

Voorschriften bij hoogen waterstand.

Art. XVI. 1°. Op het gedeelte der rivier beneden Maxau dient de verhouding van den waterstand tot de merken I, II en III aan de aanlegplaatsen te Maxau, Spiers, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz, Biebrich, Coblenz, Keulen,

sel, Emmerich, Nymwegen, Arnheim, Vreeswyk, Tiel und Bommel angebrachten Marken I, II und III für das Verhalten der Dampfschiffe bei ihrer Fahrt von einem dieser Plätze bis zu dem nächsten nach folgenden Bestimmungen massgebend:

a. Bei einem Wasserstand, welcher die Marke I erreicht oder übersteigt, müssen die Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zu Thal in der Mitte des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von wenigstens 80 Meter vom gewöhnlichen Uferrand fahren. Wird bei der Fahrt oder beim Landen eine grössere Annäherung an das Ufer nöthig, so müssen sie mit verminderter Kraft fahren. Diesen Vorschriften sind die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe nicht unterworfen.

b. Bei einem Wasserstand, welcher die Marke II erreicht oder übersteigt, dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zur Nachtzeit überhaupt nicht, bei Tag aber, soweit sie nicht am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahren, nur in der Mitte des Stromes und, wenn sie zu Thal gehen, nicht mit grösserer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung des Schiffes nöthig ist. Die zum Verkehr nothwendige Annäherung an die einzelnen Stationen, sowie das Anlegen an denselben ist ihnen unter Anwendung verminderter Kraft gestattet.

c. Bei einem Wasserstand, welcher die Marke III erreicht oder übersteigt, dürfen, den Fall des Uebersetzens von einem Ufer zum andern ausgenommen, Dampfschiffe nicht fahren.

2. Auf der Stromstrecke oberhalb Maxau ist bei einem Wasserstand von mehr als 5.50 Meter über dem Nullpunkt des Strassburger Pegels die Fahrt mit Dampfschiffen untersagt.

3. Flösse dürfen nicht abfahren, wenn

Ruhrort, Wezel, Emmerik, Nijmegen, Arnhem, Vreeswijk, Tiel en Bommel tot maatstaf voor de stoombooten gedurende de vaart van een dezer plaatsen tot de volgende naar de onderstaande voorschriften:

a. Bij een waterstand die merk I bereikt of te boven gaat, moeten de stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen bij de afvaart het midden der rivier houden en bij de opvaart ten minste 80 M. van den gewonen oever verwijderd blijven. Wanneer het gedurende de vaart of om te landen noodig wordt den oever nader bij te komen, moet de snelheid verminderd worden. De aan een kabel of ketting zonder aanwending van de schroef varende stoombooten zijn aan deze verplichting niet onderworpen.

b. Bij een waterstand die merk II bereikt of te boven gaat, mogen de stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen des nacht in 't geheel niet bij dag echter voor zoover zij zich niet zonder aanwending der schroef langs een kabel of een ketting voortbewegen, alleen in het midden der rivier varen met beperking als zij stroomafwaarts gaan, van hare kracht tot hetgeen de goede besturing eischt. Zij mogen de stations naderen wanneer de dienst het vereischt en daarbij aanleggen, mits zij hare beweegkracht verminderen.

c. Bij een waterstand die merk III bereikt of te boven gaat, is de stoomvaart verboden behalve om van den eenen oever naar den anderen te gaan.

2°. Op het gedeelte der rivier boven Maxau is de stoomvaart verboden, bij een waterstand van meer dan 5.50 M. boven het nulpunt van de peilschaal te Straatsburg.

3°. Vlotten mogen niet vertrekken,

der Wasserstand des Rheins an dem, der Landungsstelle zunächst gelegenen Pegel bei *steigendem* Wasser bereits die unten bezeichnete Höhe erreicht hat und bei *fallendem* Wasser noch nicht bis zu der unten bezeichneten Höhe gesunken ist; nämlich am

Pegel zu:	bei steigendem Wasser	bei fallendem Wasser
Hüningen	3,9 Meter	4,2 Meter
Breisach (linkes Ufer)	3,4 „	3,7 „
Schönau	3,8 „	4,1 „
Gerstheim	3,7 „	4,0 „
Strassburg	4,5 „	4,8 „
Selz	4,8 „	5,1 „
Maxau-Maximiliansau	5,3 „	5,6 „
Speyer	5,5 „	5,8 „
Mannheim-Ludwigshafen	5,5 „	5,8 „
Mainz	3,0 „	3,2 „
Rüdesheim	3,6 „	3,9 „
Coblenz	4,1 „	4,4 „
Cöln	4,4 „	4,7 „
Düsseldorf	4,4 „	4,7 „
Ruhrort	4,6 „	5,1 „
Wesel	4,1 „	4,7 „
Emmerich	4,4 „	5,0 „
Nymwegen, Ortspegel	4,5 „	5,0 „
Arnheim, desgl.	3,5 „	4,0 „

Ist an einem der vorstehend genannten Plätze ein Wasserstand eingetreten, bei welchem die Abfahrt der Flösse nicht gestattet sein würde, so müssen die an diesem Platze anlangenden Flösse bei der nächsten geeigneten Landungsstelle beilegen.

Verhalten bei niedrigem Wasserstand.

Art. XVII. Sobald der Wasserstand auf der Strecke unterhalb St. Goar bis auf 1,3 Meter am Cölner Pegel und auf der Strecke oberhalb St. Goar bis auf 1

wanneer de waterstand van den Rijn aan de naastbij gelegen peilschaal bij wassend water reeds de hierna te melden hoogten bereikt heeft en bij vallend water nog niet tot die hoogten gedaald is en wel aan de peilschaal te:

	bij wassend water.	vallend water.
Huningen	3.9 M.	4.2 M.
Breisach (linkeroever)	3.4 „	3.7 „
Schönau	3.8 „	4.1 „
Gerstheim	3.7 „	4.0 „
Straatsburg	4.5 „	4.8 „
Selz	4.8 „	5.1 „
Maxau-Maximiliansau	5.3 „	5.6 „
Spiers	5.5 „	5.8 „
Mannheim-Ludwigshaven	5.5 „	5.8 „
Mainz	3.0 „	3.2 „
Rüdesheim	3.6 „	3.9 „
Coblenz	4.1 „	4.4 „
Keulen	4.4 „	4.7 „
Dusseldorp	4.4 „	4.7 „
Ruhrort	4.6 „	5.1 „
Wezel	4.1 „	4.7 „
Emmerik	4.4 „	5.0 „
Nijmegen (plaatsel. peilschaal)	4.5 „	5.0 „
Arnhem (plaatsel. peilschaal)	3.5 „	4.0 „

Wanneer op een der genoemde plaatsen de waterstand zoodanig is dat de vlotten niet mogen vertrekken, moeten de vlotten die daar aankomen op de naaste geschikte aanlegplaats stilhouden.

Voorschriften bij lagen waterstand.

Art. XVII. Zoodra de waterstand op het vak beneden St. Goar gedaald is tot 1.3 M. aan de peilschaal te Keulen, en op het vak boven St. Goar tot 1 M.

Meter am Mainzer Pegel gefallen ist, müssen durch Dampfschiffe geschleppte Fahrzeuge stets in einer Reihe, das eine hinter dem andern, gehalten werden.

Die Ausübung der Dampfschleppschifffahrt zur Nachtzeit ist bei diesen Wasserständen gänzlich untersagt.

Verhalten beim Festfahren und Versinken.

Art. XVIII. 1. Ist ein Schiff oder ein Floss im Strom festgefahren oder gesunken, so hat dessen Führer an einer stromaufwärts gelegenen, mindestens eine Stunde entfernten geeigneten Stelle am Rhein, und falls innerhalb dieser Entfernung ein schiffbarer Nebenfluss in denselben einmündet, auch an dem letzteren eine Wahrschau aufzustellen, welche anderen Schiffs- und Flossführern zuruft, dass und wo ein Schiff oder Floss festgefahren oder gesunken ist.

Diese Wahrschau muss daselbst so lange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, dass jenes Schiff oder Floss wieder flott geworden, oder dass auf die der Polizei-behörde sofort zu machtende Anzeige eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

2. An den Stellen, wo ein Schiff oder Floss festgefahren oder gesunken ist, sollen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang in der Bergfahrt nicht mit grösserer Kraft fahren, als zum Fortkommen und zur sicheren Steuerung nöthig ist. In der Thalfahrt müssen sie so lange als möglich mit stillgestellter Maschine durchtreiben.

3. Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Flosses hat dessen Liegestelle zur Nachtzeit

aan de peilschaal te Mainz, moeten de vaartuigen door stoombooten gesleept, voortdurend op eene rij achter elkander gehouden worden.

Gedurende den nacht is het sleepen door stoombooten bij deze waterstanden geheel verboden.

Voorschriften in geval van vastvaren en zinken.

Art. XVIII. 1°. De schipper van een vaartuig of de voerder van een vlot, dat aan den grond zit of gezonken is, moet op een geschikte plaats aan den Rijn een wachter of waarschuwer stellen, die in last heeft om de andere schippers en vlotvoerders te praaien en hen bekend te maken met den aard en den plaats van het ongeval.

Deze wachter moet geplaatst worden op minstens een uur gaans boven de plaats van het ongeval. Zoodanige wachter wordt ook geplaatst aan de uitmondingen van de bevaarbare nevenrivieren, die zich binnen gelijken afstand van die plaats bevinden.

Gezegde waarschuwers moeten op hun post blijven totdat zij bericht hebben gekregen, dat het vaartuig of vlot weder drijvende gemaakt is of totdat het bericht dat onmiddellijk aan de politie moet worden gegeven, door eene bekendmaking dienovereenkomstig gevolgd is.

2°. Wanneer stoomschepen met of zonder gesleept wordende vaartuigen bij de opvaart gekomen zijn aan de plaats waar een schip of vlot aan den grond zit of gezonken is, moeten zij hare kracht verminderen tot op hetgeen hare vaart en hare goede besturing vereischen. Bij de afvaart moeten zij zoolang mogelijk met stilstaande werktuigen voorbij drijven.

3°. Ieder schipper van een vaartuig en ieder voerder van een vlot dat aan den grond zit of gezonken is, moet

durch eine hellleuchtende Laterne von weissem Glass zu bezeichnen und dafür zu sorgen, dass das Licht während der ganzen Nacht, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, hellleuchtend erhalten wird.

Die Laterne muss hinreichend hoch und so hängen, dass sie von allen Richtungen aus deutlich gesehen werden kann. Auf ganz unter Wasser gesunkene Schiffe oder Flösse muss von dem Führer auch bei Tag ein Nachen oder eine schwimmende Bake mit einer darauf zu befestigenden weissen Flagge gelegt und erhalten werden.

4. Der Führer ist ferner verpflichtet, dem nächsten Ortsvorsteher sofort Anzeige zu machen, dass und wo ein Schiff oder Floss festgefahren oder gesunken ist. In Folge dieser Anzeige oder der sonst erlangten Kenntniss hat die Ortspolizeibehörde das entstandene Schifffahrtshinderniss, sofern dies noch nicht geschehen, in der unter Ziffer 3 vorgeschriebenen Weise auf Kosten des Führers bezeichnen (vermalen) zu lassen.

5. Hindert oder gefährdet das festgefahrene oder gesunkene Schiff oder Floss die Schifffahrt, so muss der Führer oder der Eigenthümer sofort die geeigneten Anstalten zu dessen Flottmachung oder Herausschaffung treffen.

6. Die Bestimmungen unter Ziffer 1 bis 5 finden gleichmässig Anwendung, wenn auf dem Strom vorhandene Anlagen (Badeanstalten, Mühlen und dergleichen) gesunken sind. Die den Führern der Schiffe und Flösse auferlegten Verpflichtungen liegen auch den Besitzern solcher Anlagen ob.

's nachts de ligging daarvan aantoonen door eene helder brandende lantaarn van wit glas en zorg dragen dat het licht in dien toestand onderhouden worde van zonsondergang tot zonsopgang.

De hoogte en plaatsing der lantaarn moeten zoodanig zijn dat men haar duidelijk uit alle richtingen kan waarnemen. In het geval dat vaartuigen of vlotten zich geheel onder water bevinden, moet de schipper of vlotvoerder ook bij dag een schuit of drijvend baken met een witte vlag daarboven plaatsen en houden.

4°. De schipper of vlotvoerder is daarenboven verplicht onmiddellijk kennis te geven aan het bestuur der meest nabij gelegen plaats, dat en waar een vaartuig of vlot op het droge zit of gezonken is.

Ten gevolge dezer kennisgeving of wanneer zij van het ongeval langs eenen anderen weg mocht kennis dragen, moet de plaatselijke politie maatregelen nemen om, indien dit niet reeds is geschied, het beletsel te doen aanduiden op de wijze, voorgeschreven onder 3°. ten koste van den schipper van het vaartuig of van den voerder van het vlot.

5°. Wanneer een vaartuig of vlot, dat op het droge zit of gezonken is, belemmering of gevaar voor de scheepvaart oplevert, moet de schipper, vlotvoerder of eigenaar onmiddellijk de noodige maatregelen nemen om het weder vlot te maken of uit het water op te halen.

6°. De bepalingen van 1°. tot 5°. moeten insgelijks in acht genomen worden, wanneer werken op de rivier (badinrichtingen, molens enz.) gezonken zijn. De bezitters van deze zijn onderworpen aan dezelfde bepalingen als de schippers en de vlotvoerders.

Verhalten während des Stillliegens.

Art. XIX. 1. Wenn Fahrzeuge, Flösse, Baggermaschinen oder ähnliche Apparate ausserhalb der Häfen halten oder vor Anker gehen, so müssen sie gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden, dass einerseits der Fahrweg für die durchgehende Schifffahrt offen bleibt und anderseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestossen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird. Auf den Flössen muss überdies bei Tag und bei Nacht hinreichende Wachtmannschaft verhanden sein; ebenso auf Schiffen, Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten dann, wenn sie im Fahrwasser oder in dessen Nähe an Stellen halten, die in der Regel nicht als Liegeplätze benutzt werden.

Werden Anker im Fahrwasser oder in dessen Nähe ausgeworfen, so ist die Stelle derselben durch Döpper zu bezeichnen. Diese Döpper sind bei Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten sämmtlich, bei anderen Fahrzeugen und Flössen nur insoweit sie die Stelle von Seitenankern bezeichnen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang mit einer hellleuchtenden Laterne von weissem Glas zu versehen.

2. Ausserhalb der Häfen dürfen überhaupt nie mehr als drei Schiffe in der Breite des Stromes neben einander liegen.

Wo die Verhältnisse des Fahrwassers es nicht gestatten, dass die Dampfschiffe weiter als 40 Meter vom Ufer entfernt bleiben, darf nur *eine* Reihe von Schiffen am Ufer liegen.

Im Stromengen, in den Fahrwegen nach und aus den schiffbaren Nebenflüssen und Kanälen des Rheins, auf den Ueberfahrtswegen der Gier- und der an einer Querleitung sich bewegenden Fähren, in den Fahrwegen der Dampfschiffe nach und von den Lan-

Voorschriften, in acht te nemen bij het stilliggen.

Art. XIX. 1°. Wanneer vaartuigen, vlotten, baggermachines of soortgelijke werktuigen buiten de havens stil of voor anker liggen, moeten zij behoorlijk vastgemeerd en te allen tijde zoodanig geplaatst zijn, dat de weg voor de scheepvaart geopend blijft en dat zij geen gevaar loopen van door den golfslag tegen den wal gestooten of anderszins beschadigd te worden. Op de vlotten moet bovendien bij dag en bij nacht steeds een voldoend getal wakers aanwezig zijn, eveneens op schepen, baggermolens en dergelijke werktuigen, wanneer zij in het vaarwater of in de nabijheid daarvan stilliggen op plaatsen, die in den regel niet als ligplaats gebezigd worden.

Wanneer ankers worden uitgeworpen in het vaarwater of in de nabijheid daarvan, dan moet de plaats door drijftonnen worden aangewezen. Deze tonnen moeten bij baggermolens en dergelijke toestellen, alle, bij andere vaartuigen of vlotten slechts voor zoover zij de plaatsen van zijankers aanwijzen, van zonsondergang tot zonsopgang van een helder brandende lantaarn van wit glas voorzien zijn.

2°. Buiten de havens mogen in het algemeen niet meer dan drie schepen in de richting der breedte van de rivier naast elkander liggen.

Waar de gesteldheid van het vaarwater niet toelaat dat de stoombooten op een afstand van meer dan 40 M. van den wal blijven, mag slechts eene enkele rij schepen langs den oever liggen.

De schepen en vlotten moeten zich niet ophouden of stil liggen in de engten der rivier, noch in de mondingen van de bevaarbare nevenrivieren of van de kanalen die met den Rijn in verbinding staan, noch in het vaarwater van gierponten, of van ponten die zich bewegen

dungsbrücken, sowie auf den Fahrwegen durch die Schiffbrücken dürfen Schiffe und Flösse weder halten noch beilegen. Auch dürfen ober- und unterhalb der Landungsbrücken Schiffe und Flösse nicht ganz oder theilweise über diese hinausragend liegen.

Schiffe und Flösse, welche vor den durch Tafeln kenntlich gemachten Anfahrtstellen von Nachenfähren anlegen, müssen vom Ufer so weit entfernt bleiben, dass die Nachenfähren ungehindert ab- und anfahren können.

3. Beim Vorbeifahren der vom Ufer aus gezogenen Schiffe müssen die an demselben liegenden Schiffe entweder den Mast niederlegen oder so weit vom Ufer abgelegt werden, dass das Zugseil unter ihnen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seils muss die Bemannung des stilliegenden Schiffes behülflich sein.

Die am Leinpfadufer liegenden Flösse müssen mit vollständigen Seilleitungen versehen sein. Auch dürfen diese Flösse, sofern sie nicht auf der Reise begriffen sind, nicht über 80 Meter in den Strom reichen. Der Flösser ist verbunden, die Zangen (Bindehölzer) gleichmässig mit dem Floss abzuschneiden und die Anker so zu setzen, dass sie der Schifffahrt nicht hinderlich sind.

Die Flossmannschaft muss die Schiffe, welche das Floss nicht umsämmen können, an demselben vorbeiziehen.

4. Sind Schiffe oder Flösse an Stellen vor Anker gegangen, an welchen dies sonst nicht zu geschehen pflegt, oder liegen überhaupt Schiffe oder Flösse ausserhalb der Häfen im Fahrwasser oder in der Nähe desselben, dann ist bei nebligem Wetter auf den Dampfschiffen mindestens alle 5 Minuten die Glocke

langs een dwars door den Rijn gelegden kabel, noch in het vaarwater dat de stoombooten volgen om tot de landings plaats te komen of deze te verlaten noch in het vaarwater om de schipbruggen door te varen. Het is hun insgelijks verboden boven of beneden de landingsplaatsen stil te liggen, zoodat zij geheel of gedeeltelijk voorbij deze uitsteken.

Schepen en vlotten, welke aan de door borden aangeduide aanlegplaatsen van schuitenveren aanleggen, moeten zoover van den oever verwijderd blijven dat de veerschuiten ongehinderd kunnen af- en aanvaren.

3°. Bij het voorbijvaren van schepen die van den wal worden getrokken, moeten de schepen, die aan den oever liggen, den mast strijken of zich ver genoeg van den wal verwijderen om de treklijn onder zich te kunnen doen doorgaan. De bemanning van het stilliggend schip moet behulpzaam zijn bij het op deze wijze voorbijgaan van de lijn.

De vlotten die langs de jaagpaden liggen, moeten voorzien zijn van volledige leiders of sleepleuningen voor de treklijnen.

Wanneer zij niet varen, mogen zij niet meer dan 80 M. in de rivier uitsteken. De vlotvoerders moeten de bindbalken geheel gelijk met de breedte van het vlot doen afsnijden, en de ankers zoodanig uitwerpen dat daardoor de scheepvaart niet belemmerd wordt.

De bemanning van de vlotten is verplicht om met de jaaglijn de schepen te trekken, die anders niet in staat zouden zijn om de vlotten voorbij te varen.

4°. Wanneer schepen of vlotten voor anker zijn gegaan op plaatsen die daartoe in den regel niet gebruikt worden of in het algemeen buiten de havens in het vaarwater of in zijne nabijheid stil liggen, moeten bij mistig weder de stoombooten ten minste elke vijf minuten de klok luiden en alle andere schepen en

anzuschlagen, von andern Schiffen und Flössen aus aber eben so oft durch das Sprachrohr zu rufen.

5. Alle ausserhalb der Häfen auf dem freien Strom liegende Schiffe, Flösse und sonstigen Anlagen (Badeanstalten, Schiffmühlen u.s.w.) müssen zur Nachtzeit, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, ununterbrochen durch Laternen erleuchtet sein. Auf den Schiffen ist eine hellleuchtende Laterne von weissem Glas mindestens 4 Meter hoch über dem Schiffsbord so anzubringen, dass sie nach der Seite des Fahrwassers zu hängt und zu Berg und zu Thal fortdauernd zu sehen ist. In ähnlicher Weise sind die Schiffmühlen und sonstigen auf dem Rhein befindlichen Anlagen zu erleuchten. Auf den Schiffmühlen sind die Laternen mindestens 4 Meter hoch über dem Deckboden anzubringen. Auf Flössen müssen in jeder der beiden, dem Fahrwasser zugekehrten Ecken auf einer hohen, weit sichtbaren Stelle zwei Laternen neben einander aufgerichtet werden.

Auf Schiffen, welche Pulver oder ungereinigtes Petroleum geladen haben, und auf denen desshalb kein Licht angemacht werden darf, muss während der Nachtzeit ununterbrochen eine Wache ausgestellt sein, welche die sich nähernden Schiffe rechtzeitig durch Zuruf mittelst des Sprachrohrs zu warnen hat.

6. Die in diesem Artikel hinsichtlich der Flösse getroffenen Bestimmungen finden auch auf die im Bau begriffenen Flösse Anwendung.

7. Wenn Baggermaschinen oder ähnliche Apparate in einer Stromstrecke beschäftigt sind, in welcher sie von den herankommenden Schiffen nicht rechtzeitig erblickt werden können, so haben dieselben vor und hinter ihrem Standort eine rothe Tonne auszulegen. Diese Bebakung hat in einer solchen Entfernung zu geschehen, dass die Schiffe rechtzeivlotten even dikwijls met den roeper seinen.

5° Alle schepen, vlotten en andere inrichtingen (badplaatsen, molens enz.) buiten de havens in open water gelegen, moeten 's nachts verlicht zijn door lantaarns, van zonsondergang tot zonsopgang. Op de schepen moet een helder brandende lantaarn van wit glas ten minste 4 M. boven het scheepsboord zoodanig aangebracht zijn, dat zij aan de zijde van het vaarwater hangt en voortdurend zichtbaar is, zoowel bij het op- als bij het afvaren.

Gelijke wijze van verlichting is voorgeschreven voor de molens op den Rijn of andere inrichtingen op de rivier. De molens moeten hunne lichten ten minste 4 M. bovendeks hebben. Op de vlotten moeten aan elk der hoeken aan de zijde van het vaarwater, twee lantaarns naast elkander gehangen worden, hoog genoeg om van verre te worden gezien.

Op de schepen, die buskruit of ongezuiverde petroleum geladen hebben en waarop om die reden geen licht mag worden ontstoken, moet des nachts onafgebroken een waker zijn om de naderende schepen door tijdig praaien met den roeper te waarschuwen.

6°. De bepalingen van dit artikel betreffende de vlotvaart, gelden mede voor de vlotten, die in aanbouw zijn.

7°. Wanneer baggerwerktuigen of soortgelijke toestellen aan het werk zijn op een gedeelte van de rivier, waar zij door de aankomende schepen niet tijdig gezien kunnen worden, moeten zij vóór en achter hunne ligplaats eene roode ton leggen. Deze bakens moeten op zoodanigen afstand gelegd worden, dat de schepen tijdig hunnen koers kunnen

tig ihren Kurs durch ein von der Maschine nicht gesperrtes Fahrwasser nehmen können.

Liegen solche Maschinen oder Apparate im Fahrwasser, so haben sie auf derjenigen Seite, an welcher Schiffe und Flösse am Besten vorbeifahren können, eine roth und weisse Flagge auszulegen.

Bestimmungen in Betreff der Fähren und sonstigen Anlagen.

Art. XX. 1. Die Fahrzeuge der Gierfähren und der Fähren an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung müssen zur Nachtzeit so liegen, dass das Fahrwasser frei bleibt.

2. Die unter Ziffer 1 erwähnten Fahrzeuge sind zur Nachtzeit von dem Fährinhaber an einer mindestens 8 Meter, auf den Stromstrecken unterhalb der Spijkschen Fähre mindestens 6 Meter über Wasser hohen Stelle mit einer Laternevon grünem Glas und 1Meter senkrecht unter dieser mit einer zweiten Laterne von weissem Glas zu versehen. Bei Gierfähren ist der oberste Buchtnachen und, wenn statt Buchtmachen Döpper benutzt werden, der oberste über Wasser befindliche Döpper mit einer Laterne von weissem Glas zu versehen, welche sich bei Buchtnachen mindestens 3 Meter hoch über Wasser befinden muss. Diese Laternen sind die ganze Nacht hindurch hellbrennend und sichtbar zu erhalten.

3. Bei festen stehenden Brücken sind die Mittelpunkte der Durchfahrts-Oeffnungen für die Berg- und Thalfahrt gleichfalls mit hellbrennenden Laternen von rothem Glas zu beleuchten.

4. Sollen besondere Umstände zur Nachtzeit es erforderlich machen, dass die unter Ziffer 1 genannten Fähren an einem andern, als dem für sie vorgeschriebenen Landungsplatz liegen, so muss bei Annäherung eines Fahrzeuges

nemen door een vaarwater dat door het werktuig niet versperd is. Liggen zulke werktuigen of toestellen in het vaarwater, dan moeten zij aan den kant, langs welken schepen en vlotten het best kunnen voorbij varen, eene roode en witte vlag uitsteken.

Bepalingen betreffende de veeren en andere inrichtingen.

Art. XX. 1°. De gierponten en hare schuitjes, zoomede de veerponten die zich bewegen langs een dwars door den Rijn gelegden kabel, moeten des nachts zóó liggen, dat het vaarwater vrij blijft.

2°. De onder 1°. genoemde vaartuigen moeten des nachts door den beheerder van het veer op eene hoogte van ten minste 8 M. en op het gedeelte der rivier beneden het Spijksche veer van ten minste 6 M. boven water van eene lantaarn met groen glas en 1 M. loodrecht daaronder van eene tweede lantaarn met wit glas voorzien worden. Bij gierponten moet het bovenste schuitje en wanneer in plaats van schuitjes boeien gebezigd worden, de bovenste boven water uitstekende boei van eene lantaarn met wit glas voorzien zijn, welke bij schuitjes ten minste 3 M. boven water moet hangen. Deze lantaarns moeten den ganschen nacht helder brandende en zichtbaar worden gehouden.

3°. Op de vaste bruggen moet het middelpunt der openingen, bestemd voor de doorvaart van stroomopwaarts en afwaarts gaande vaartuigen, insgelijks door helder brandende lantaarns met rood glas verlicht worden.

4°. Wanneer de gewone plaats voor het nachtverblijf der ponten onder 1°. genoemd, ten gevolge van buitengewone omstandigheden veranderd is, moet de pont bij het naderen van een vaartuig ten spoedigste verwijderd worden, ten

die Fähre schleunigst abgelegt und das Fahrwasser frei gemacht werden. Die Dampfschiffe haben dies Verlangen durch Glockenschläge, die anderen Fahrzeuge durch Zuruf mittelst des Sprachrohrs zu erkennen zu geben und so lange ihren Lauf zu mässigen, bis die Durchfahrt wieder frei ist.

5. Am Leinpfadufer befindliche Badeanstalten oder sonstige Anlagen, welche den Leinzug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

6. Auf dem Leinpfad selbst dürfen weder Anlagen errichtet, noch Gegenstände gelagert werden, welche der Ausübung des Schiffszuges hinderlich sein würden.

Bestimmungen in Betreff der Flösse.

Bezeichnung und Beschränkung der Breite und Länge der Flösse.

Art. XXI. Jedes Floss hat in der Mitte seiner Länge und in einer Höhe von mindestens 3 Meter über seiner Oberfläche zwei parallel mit der Längenachse übereinander fest angebrachte weisse Tafeln zu führen, von welchen die *obere* in Roth die Anfangsbuchstaben der Vornamen, den Familiennamen und Wohnort des Betriebsunternehmers, die *untere* in Schwarz die gleichen Angaben in Betreff des Flossführers in lateinischen Schriftzügen von mindestens 30 Centimeter Höhe und 5 Centimeter Breite zu enthalten hat, und zwar auf beiden Seiten der Tafeln.

Die Breite der den Rhein befahrenden Flösse darf auf der Stromstrecke

von Basel bis Kehl	6	Meter
„ Kehl bis Steinmauern	17	„
„ Steinmauern bis Germersheim	27	„
„ Germersheim bis Mannheim	36	„

einde het vaarwater vrij te laten. De stoombooten moeten door luiden met de klok, andere vaartuigen door praaien met den roeper het verlangen daartoe te kennen geven en hunne vaart verminderen tot dat het vaarwater weder vrij geworden is.

5°. De bad- en andere inrichtingen die aan den jaagoever liggen en het op trekken belemmeren, moeten door de zorg des beheerders voorzien zijn van leiders of sleepleuningen voor de treklijnen.

6°. Het is verboden op het jaagpad inrichtingen te plaatsen of voorwerpen nêer te leggen, die het trekken der schepen kunnen belemmeren.

Bepalingen betreffende de vlotten.

Aanduiding en beperking van de breedte en lengte der vlotten.

Art. XXI. Ieder vlot moet op het midden der lengte en ten minste 3 M. boven de oppervlakte twee aan de lengte-as evenwijdige boven elkander vast aangebrachte witte borden voeren, waarvan op het bovenste in rood de eerste letters der voornamen, den geslachtsnaam en de woonplaats van den ondernemer van het vervoer en op het onderste in zwart dezelfde opgaven betrekkelijk den vlotvoerder alles in latijnsche letters van ten minste 30 cM. hoogte en 5 cM. breedte moeten zijn vermeld en wel op de beide vlakken der borden.

De breedte van de vlotten, die den Rijn bevaren, mag niet te boven gaan op het riviervak:

van Bazel tot Kehl	6	M.
van Kehl tot Steinmauern ...	17	„
van Steinmauern tot Germersheim	27	„
van Germersheim tot Mannheim	36	„

„ Mannheim bis Coblenz 63 Meter
unterhalb Coblenz..... 72 „
nicht übersteigen.

Ausserdem wird die Länge der Flösse für die Stromstrecke
von Basel bis Kehl auf.... 27 Meter
„ Kehl bis Steinmauern auf 90 „
beschränkt.

An den Längenseiten der Flösse dürfen einzelne Flosstheile oder andere für Schiffe, Brücken u. s. w. hinderliche Gegenstände nicht hervorragen.

Bemannung, Ausrüstung und Feststellung des Gewichts der Flösse.

Art. XXII. 1. Jedes Floss muss mit mindestens einem Mann auf je 25 Kubikmeter hartes Holz und ebenso mit einem Mann auf je 50 Kubikmeter weiches Holz bemannt sein. Als *hartes* Holz gilt hierbei Eichen-, Buchen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birnen-, Apfel- und Kornelholz, als *weiches* dagegen Pappel-, Erlen-, Fichten-, Tannen-, Kiefern-, Lörchen- sowie anderes harziges Holz.

2. Unterhalb Wesel darf die vorstehend unter Ziffer 1 festgesetzte Pflichtbemannung um ein Drittel verringert werden.

3. Für durch Dampfschiffe geschleppte Flösse genügen oberhalb Bingen und von Coblenz bis Wesel zwei Drittel, unterhalb Wesel ein Drittel der Pflichtbemannung nach Ziffer 1, vorausgesetzt, dass das Floss vorn mit einer wirksamen Steuereinrichtung versehen ist, und dass das schleppende Dampfschiff die nachstehend angegebene Maschinenkraft besitzt:

a. bei Flössen, deren Pflichtbemannung nach Ziffer 1 nicht mehr als 50 Mann beträgt, mindestens 25 effective Pferdestärken,

b. bei Flössen, deren Pflichtbemannung nach Ziffer 1 über 50 bis ein-

van Mannheim tot Coblenz .... 63 M.
beneden Coblenz ..... 72 „

Bovendien mag de lengte der vlotten niet te boven gaan voor het riviervak:
van Bazel tot Kehl ..... 27 M.
van Kehl tot Steinmauern ... 90 „

Aan de zijkanten van de vlotten mogen geen deelen van het vlot of andere voor de schepen, bruggen enz. hinderlijke voorwerpen uitsteken.

Bemanning, uitrusting en bepaling van het gewicht der vlotten.

Art. XXII. 1°. Elk vlot moet ten minste eene bemanning hebben van een man voor elke 25 M³. hard hout en eveneens van een man voor elke 50 M³. zacht hout.

Als hard hout wordt hierbij beschouwd eiken-, beuken-, olmen-, esschen-, kersen-, peren-, appel- en kornoeljehout, als zacht daarentegen, popel-, elzen-, dennen-, sparren-, pijnboomen- en lorkenhout, alsmede andere harsachtige houtsoorten.

2°. Beneden Wezel mag de hierboven onder 1°. bepaalde verplichte bemanning met een derde worden verminderd.

3°. Voor vlotten, die door stoomboten gesleept worden, zijn boven Bingen en van Coblenz tot Wezel, twee derden, beneden Wezel een derde der onder 1°. genoemde verplichte bemanning voldoende, mits het vlot aan de voorzijde van eene doelmatige stuurinrichting voorzien zij en de sleepboot de volgende kracht bezitte:

a. bij vlotten, van welke de verplichte bemanning volgens 1°. niet meer dan 50 man bedraagt, ten minste 25 werkelijke paardenkrachten;

b. bij vlotten, van welke de verplichte bemanning volgens 1°. meer dan 50

schlieslich 80 Mann beträgt, mindestens 35 effective Pferdestärken,

c. bei Flössen, deren Pflichtbemannung nach Ziffer 1 über 80 Mann beträgt mindestens 45 effective Pferdes tärken.

4. Kein Floss darf mit weniger als 3 Mann, den Führer eingerechnet, bemannt sein.

5. Flösse, deren Pflichtbemannung, nach Ziffer 1 über 4 Mann beträgt, müssen mit den in der Beilage bezeichneten Gegenständen ausgerüstet sein.

6. Zur Feststellung des im Flossschein anzugebenden Gewichts der Flösse wird das Kubikmeter hartes Holz (vergleiche Ziffer 1) gleich 15 Centner (0,75 Tonnen) und das Kubikmeter weiches Holz (vergleiche Ziffer 1) gleich 11 Centner (0,55 Tonnen) gerechnet.

Untersuchung der Flösse.

Art. XXIII. Die in Artikel XXII bezeichneten Flösse werden, bevor sie ihre Reise antreten und, wenn sie auf einem Nebenfluss gebaut sind, bevor sie ihre Reise auf dem Rhein fortsetzen, einer Untersuchung unterworfen, welche sich auf ihre Construction und die Festigkeit ihrer Verbindung, sowie auf das Vorhandensein der vorgeschriebenen Bemannung and der nach Inhalt der Beilage erforderlichen Ausrüstungsgegenstände erstreckt.

Die Untersuchung wird von den hiermit beauftragten Beamten oder von Sachverständigen vorgenommen, welche zu diesem Zweck eidlich verpflichtet sind.

Der Flossführer hat vor Abfahrt des Flosses die Untersuchung desselben bei der zuständigen Behörde zu beantragen. Letztere hat dafür zu sorgen, dass die Untersuchung sobald als thunlich, jedenfalls aber innerhalb der auf den Empfang der Anzeige folgenden nächsten 24 Stunden vorgenommen werde.

tot en met 80 man bedraagt, ten minste 35 werkelijke paardenkrachten;

c. bij vlotten, van welke de verplichte bemanning volgens 1°. meer dan 80 man bedraagt, ten minste 45 werkelijke paardenkrachten.

4°. Geen vlot mag eene bemanning van minder dan 3 man hebben, den vlotvoerder inbegrepen.

5°. Vlotten van welke de verplichte bemanning volgens 1°. meer dan 4 man bedraagt, moeten voorzien zijn van het materieel vermeld in de bijlage.

6°. Ter bepaling van het in de vlotverklaring op te geven gewicht der vlotten, wordt de kubieke meter hard hout tegen 15 centenaar (750 K.G.) en de kubieke meter zacht hout tegen 11 centenaar (550 K.G.) berekend.

Onderzoek der vlotten.

Art. XXIII. Alle vlotten bij artikel XXII bedoeld, moeten vóór hun vertrek en de op een der nevenrivieren gebouwde vóór dat zij de reis op den Rijn voortzetten, aan een onderzoek worden onderworpen. Dit onderzoek loopt over de samenstelling van de vlotten, hunne hechtheid en de aanwezigheid van de voorgeschreven bemanning en van het materieel overeenkomstig den inhoud der bijlage dezes.

Het onderzoek geschiedt door bevoegde ambtenaren of door deskundigen, die daarvoor beëedigd zijn.

De vlotvoerder moet vóór het vertrek van het vlot het onderzoek aanvragen bij de overheid, die daarmede belast is. Deze zorgt dat het onderzoek zoo spoedig mogelijk en in elk geval binnen vier en twintig uren na ontvangst der aanvraag geschiedt.

Die Orte, an welchen die Untersuchung erfolgen kann, die Personen, welchen dieselbe übertragen, und die Behörde, bei welcher dieselbe nachzusuchen ist, werden öffentlich bekannt gemacht.

Art. XXIV. Gibt die Untersuchung zu Ausstellungen keine Veranlassung, so wird das Ergebniss von den mit der Untersuchung beauftragten Personen auf dem von dem Flossführer mit sich zu führenden Flossschein (Artikel 25 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. October 1868) vermerkt. Flossführern, auf deren Flossscheinen ein solcher Vermerk nicht vorhanden ist, wird die Abfahrt nicht gestattet.

Art. XXV. Die Bestimmungen in den Artikeln XXIII und XXIV finden auch in dem Fall Anwendung, wenn das Floss während seiner Reise

a. eine Vergrösserung erfährt, welche, nach Inhalt der Beilage, eine Vermehrung der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände bedingt, oder

b. verkleinert wird, und der Flossführer in Folge dessen eine Verminderung der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände vornehmen will.

Erfolgen diese Veränderungen des Flosses an einem Ort, wo die Untersuchung nicht vorgenommen werden kann, so ist dieselbe von dem Flossführer sogleich bei seiner Ankunft an dem nächsten zu Flossuntersuchungen bestimmten Ort bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

Befugnisse der Behörden und Beamten.

Art. XXVI. Die Hafenpolizeibehörden und alle mit Ausübung der Strompolizei beauftragten Beamten sind befugt, sich davon Ueberzeugung zu verschaffen, dass die nach Artikel XXII erforderlichen Mannschaften und Ausrüstungsgegenstände auf dem Floss vor-

De plaatsen waar het onderzoek kan geschieden, de personen die daarmede zijn belast en de overheid, bij wie het moet worden aangevraagd, worden openlijk bekend gemaakt.

Art. XXIV. Leidt het onderzoek tot geenerlei aanmerking, dan vermelden de daarmede belaste personen zulks op de vlotverklaring, die de vlotvoerder moet medevoeren (art. XXV der herziene Rijnvaart-akte van 17 October 1868). De vlotvoerders, op wier vlotverklaring zoodanige vermelding ontbreekt, mogen niet vertrekken.

Art. XXV. De bepalingen van de artikelen XXIII en XXIV zijn mede van toepassing voor het geval dat een vlot gedurende de reis:

a. zoodanig vergroot wordt, dat overeenkomstig den inhoud van de bijlage dezes vermeerdering van het materieel vereischt wordt;

b. verkleind wordt en de vlotvoerder dientengevolge vermindering wil brengen in zijn uitrustingsmaterieel.

Geschieden die veranderingen op eene plaats waar het vlot niet kan worden onderzocht, dan moet de vlotvoerder het onderzoek dadelijk aanvragen bij zijne aankomst op de naaste plaats waar eene daartoe bevoegde overheid aanwezig is.

Bevoegdheid der overheid en der ambtenaren.

Art. XXVI. De havenpolitie en alle ambtenaren, belast met het politietoezicht over de rivier zijn bevoegd om te onderzoeken of de bemanning en het materieel, bij artikel XXII voorgeschreven, op het vlot aanwezig zijn en om, indien dit niet het geval is, te bevelen

handen sind, und wenn letzteres nicht der Fall ist, die Beilegung des Flosses an der nächsten Landungsstelle anzuordnen. Die Fahrt darf alsdann erst nach erfolgter Vervollständigung der Mannschaft beziehungsweise der Ausrüstung fortgesetzt werden.

Art. XXVII. Weder für die in den Artikeln XXIII und XXV vorgeschriebenen, noch für die im Artikel XXVI vorbehaltenen Untersuchungen ist eine Gebühr zu entrichten.

ZWEITE ABTHEILUNG.

Bestimmungen für einzelne Stromstrecken.

Wahrschauen.

Art. XXVIII. Zur Sicherheit der Schifffahrt sind auf der Stromstrecke von *Bingen* bis unterhalb *Bonn* an folgenden Stellen Wahrschauen errichtet:

1. am Bingerloch auf dem Mäusethurm,
2. an der Wirbellay,
3. bei Oberwesel am Ochsenthurm,
4. dem Kammereck gegenüber auf dem rechten Ufer,
5. oberhalb St. Goar an der Bank,
6. bei einem Wasserstand unter 3,2 Meter am Coblenzer Pegel für den Engerser Grund bei St. Sebastian-Engers,
7. bei einem Wasserstand unter 3,5 Meter am Bonner Pegel für die Rheindorfer Kehle oberhalb der ehemaligen Siegmündung.

Die an diesen Stellen stationirten Wahrschauer haben die Verpflichtung, das Annähern aller zu Thal gehenden Fahrzeuge durch Aufziehen der Flagge bemerkbar zu machen, und zwar in folgender Weise:

a. wenn ein einzelnes Schiff zu Thal kommt, durch Aufziehen der *rothen*,

b. wenn ein Schleppzug zu Thal fährt, durch Aufziehen der *weissen*,

dat het vlot op de naaste aanlegplaats zal stilhouden.

De reis wordt alsdan niet voortgezet dan nadat de bemanning of het materieel zijn aangevuld.

Art. XXVII. Voor het onderzoek, voorgeschreven bij de artikelen XXIII en XXV of voor dat, voorzien bij art. XXVI, kan geenerlei recht geheven worden.

TWEEDE AFDEELING.

Bijzondere bepalingen voor enkele vakken der rivier.

Posten van waarschuwers.

Art. XXVIII. Voor de veiligheid der scheepvaart worden op het gedeelte der rivier van Bingen tot beneden Bonn posten van waarschuwers gevestigd op de volgende plaatsen:

1°. In het Bingerloch op den Muizentoren;

2°. Aan de Wirbellay;

3°. Bij Oberwesel op den Ossentoren;

4°. Tegenover den Kammereck op den rechteroever;

5°. Boven St. Goar aan de Bank;

6°. Voor den Engersgrund bij St. Sebastian-Engers, bij een waterstand beneden 3,2 M. aan de peilschaal te Coblenz;

7°. Voor de Rheindorferkehle boven de vroegere uitmonding der Sieg, bij een waterstand beneden 3,5 M. aan de peilschaal te Bonn.

De posten op die plaatsen zijn verplicht het naderen van alle stroomafwaarts gaande vaartuigen te seinen door het hijschen van vlaggen naar de volgende onderscheidingen en wel:

a. eene roode vlag als een schip nadert;

b. eene witte vlag als een sleepkonvooi nadert;

c. wenn ein Floss antreibt, durch Aufziehen der *rothen* und der *weissen* Flagge.

Durch jedes dieser Zeichen wird gleichzeitig angezeigt, dass die Thalfahrt frei ist, während der Mangel eines Zeichens andeutet, dass die Bergfahrt frei ist.

Bevor ein Schiff von Bingen aus stromabwärts fährt, hat der Führer desselben 10 Minuten vorher seine Absicht den Wahrschauern auf dem Mäusethurm durch Aufhissen einer weissen Flagge auf halbem Mast zuer kennen zu geben. Er darf erst dann abfahren, wenn hierzu vom Mäusethurm aus das Zeichen gegeben ist.

Ausser den erwähnten stehenden Wahrschauen ist für die zu Berg gehenden Dampfschleppzüge noch eine besondere Wahrschau zwischen St. Goar und dem Kammereck eingerichtet. Dieselbe geht dem Schleppzug voraus und gibt, wenn Fahrzeuge zu Thal kommen, dem Führer des Schleppzuges das nöthige Zeichen mit der rothen Flagge.

Für das Wahrschauen werden die Gebühren nach besonders festgestellten und zu öffentlicher Kenntniss gebrachten Tarifen von den betreffenden Schifffahrttreibenden auch ferner entrichtet.

Für die Stromstrecke zwischen Bingen und St. Goar.

Art. XXIX. 1. Auf der Stromstrecke zwischen Bingen und St. Goar darf niemals ein Schiff an den Radkasten eines Dampfschiffes genommen werden. Ausgenommen sind solche Fälle, in welchen beschädigte Fahrzeuge auf andere Weise nicht fortzuschaffen sind.

2. Einem zu Berg fahrenden Dampfschiff dürfen auf der unter Ziffer 1 bezeichneten Strecke nie mehr als drei, und zwar in einer Linie zu haltende Schiffe, und einem zu Thal fahrenden

c. eene roode en eene witte vlag als een vlot nadert.

Elk dezer seinen dient tevens om aan te toonen dat de afvaart vrij is, terwijl het niet geven van een sein aantoont dat de toegang voor de opvaart vrij is.

Voor het vertrek van een schip van Bingen stroomafwaarts moet de schipper tien minuten te voren van zijn voornemen kennis geven aan de waarschuwers van den post op den Muizentoren, door eene witte vlag ter halve mast te hijschen.

Hij mag niet afvaren dan na het vereischte seinteeken van den Muizentoren te hebben ontvangen.

Behalve deze vaste posten is er voor den stoomsleepdienst stroomopwaarts een afzonderlijke waarschuwer tusschen St. Goar en Kammereck. Hij gaat voor het sleepkonvooi uit, en geeft, wanneer vaartuigen afwaarts komen, aan den bestuurder van dat konvooi het noodige sein met eene roode vlag.

Bijzondere openbaar gemaakte tarieven bepalen de rechten, welke de schippers moeten betalen voor den dienst der waarschuwers.

Voor het vak tusschen Bingen en St. Goar.

Art. XXIX. 1°. Op het vak der rivier tusschen Bingen en St. Goar is het nooit geoorloofd een vaartuig aan de raderkast eener stoomboot te meeren, behalve wanneer beschadigde vaartuigen niet anders kunnen vervoerd worden.

2°. Eene stoomboot die stroomopwaarts vaart, mag op het vak der rivier, aangewezen onder 1°., niet meer dan drie vaartuigen sleepen, die in eene rij achter elkander moeten gehouden wor-

nicht mehr als vier Schiffe, von denen je zwei und zwei neben einander gekuppelt werden müssen, angehängt werden.

Für die Stromstrecke oberhalb Mannheim.

a. *Hinsichtlich der Flosswahrschau.*

Art. XXX. Auf der Rheinstrecke zwischen Kehl und Steinmauern sind die Flossführer von der Verpflichtung, einen Wahrschaunachen vorauszusenden, entbunden, wenn sie sich zum Wahrschauen der Flösse der daselbst entlang des Rheines bestehenden elektromagnetischen Signalvorrichtung bedienen.

Sobald ein Floss an einer der Schiffbrücken bei Freistett-Offendorf, Greffern-Drusenheim oder Plittersdorf-Selz durch den Telegraphen angemeldet ist, wird auf der Schiffbrücke zunächst des rechtsseitigen Ufers die in Artikel I Ziffer 2 vorgeschriebene Wahrschauflagge aufgehisst und erst wieder eingezogen, wenn das Floss die Brücke passirt hat.

Unter gleicher Voraussetzung kann bei einer etwaigen Weiterführung der oben genannten Signaleinrichtung von Plittersdorf rheinabwärts auch hier das Wahrschauen der Flösse mittelst des Telegraphen stattfinden.

Wenn die Flossführer die Signaleinrichtung nicht benutzen wollen oder bei etwaiger Störung in der Leitung der letztern hat die Wahrschau in der in Artikel I Ziffer 2 bestimmten Weise zu geschehen. Doch wird den Flossführern gestattet, statt eines Nachens sich eines sogenannten Fahrbodens, aus Holzstämmen oder Brettern bestehend, für die Wahrschau zu bedienen.

b. *Hinsichtlich der Bemannung, Ausrüstung und Untersuchung der Flösse.*

Die Bestimmungen in den Artikeln XXII bis XXV finden auf den Betrieb

den, en eene die stroomafwaarts gaat niet meer dan vier, twee aan twee samengekoppeld.

Voor het vak boven Mannheim.

a. *Betreffende de posten van waarschuwers der vlotten.*

Art. XXX. Op het gedeelte van den Rijn tusschen Kehl en Steinmauern behoeven de vlotten geen waarschuwingsboot vooruit te zenden, wanneer zij tot waarschuwing der vlotten gebruik maken van de aldaar langs den Rijn aangebrachte electro-magnetische seininrichting.

Zoodra de aanstaande komst van een vlot aan een der schipbruggen bij Freistett-Offendorf, Greffern-Drüsenheim of Plittersdorf-Selz door den telegraaf is aangekondigd, wordt op die brug nabij den rechteroever de in artikel I, 2°. voorgeschreven waarschuwingsvlag geheschen en eerst wanneer het vlot door de brug gevaren is, weder ingehaald.

Onder gelijk voorbehoud kan bij uitbreiding der bovengenoemde seininrichting beneden Plittersdorf, ook hier het waarschuwen der vlotten langs telegraphischen weg geschieden.

Wanneer vlotvoerders geen gebruik van de telegraaf willen maken of wel bij storing in de geleiding, moet het waarschuwen op de in art. I, 2°. bepaalde wijze geschieden. Echter mogen de vlotvoerders zich daarvoor, in plaats van eene schuit, van een drijvend raam van rondhout of planken bedienen.

b. *Betreffende de bemanning, de uitrusting en het onderzoek der vlotten.*

De bepalingen in de artt. XXII tot XXV zijn niet van toepassing op de uit-

der Flösserei auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim keine Anwendung. Sie treten für Flösse, welche auf dieser Stromstrecke kommend Mannheim passiren, dergestalt in Wirksamkeit, dass Mannheim als Ort der Abfahrt solcher Flösse angesehen wird.

Dagegen wird vorgeschrieben:

1. Auf der Stromstrecke von Kehl bis Steinmauern müssen auf Flössen bis zu 12 Mann Bemannung ein Seil, auf grösseren Flössen zwei Seile von je mindestens 40 Meter Länge, auf der Stromstrecke von Steinmauern bis Mannheim auf jedem Floss ein grosses Seil von 160 bis 180 Meter Länge und ein Beiseil von 15 bis 20 Meter Länge vorhanden sein.

2. Auf der Stromstrecke zwischen Kehl und Steinmauern muss jedes Floss mindestens mit je einem Mann auf 15 Kubikmeter Inhalt der eingebundenen Hölzer bemannt sein.

3. Auf der Stromstrecke von Steinmauern bis Germersheim hat die Bemannung der Flösse mindestens zu bestehen:

A. bei Rundholzflössen

a. von leichteren Hölzern aus je einem Mann auf 15 Kubikmeter Inhalt,

b. aus schwereren Hölzern aus je einem Mann auf 20 Kubikmeter Inhalt;

B. bei Flössen aus geschnittenen Waaren

a. bis zu 180 Kubikmeter Inhalt aus je einem Mann auf 20 Kubikmeter Inhalt,

b. von 180 bis 300 Kubikmeter Inhalt aus je einem Mann auf 25 Kubikmeter Inhalt,

c. von über 300 Kubikmeter Inhalt aus je einem Mann auf 30 Kubikmeter Inhalt.

4. Auf der Stromstrecke von Germersheim bis Mannheim kann diese Bemannung überall um ein Viertel gemindert werden.

5. Die kleinen von der Flosswahr-

oefening van de vlotvaart boven Mannheim. Wanneer vlotten van dit riviervak Mannheim voorbijvaren, wordt deze plaats voor de toepassing van genoemde bepalingen als punt van afvaart beschouwd.

Daarentegen moeten:

1°. Op het riviervak van Kehl tot Steinmauern op vlotten die hoogstens 12 koppen bemanning hebben, één kabel, op grootere vlotten twee kabels elke van minstens 40 M. lengte, op het riviervak van Steinmauern tot Mannheim op ieder vlot een groote kabel van 160 tot 180 M. lengte en een hulpkabel van 15 tot 20 M. lengte aanwezig zijn.

2°. Op het riviervak tusschen Kehl en Steinmauern alle vlotten bemand zijn met minstens een man per 15 M³. inhoud der aaneengekoppelde houtmassa.

3°. Op het riviervak van Steinmauern tot Germersheim moet de bemanning der vlotten bestaan uit:

A. Bij vlotten van onbezaagd hout:

a. van licht hout minstens één man per 15 M³. inhoud;

b. van zwaar hout minstens één man per 20 M³. inhoud.

B. Bij vlotten van bezaagd hout:

a. tot 180 M³. inhoud, minstens één man per 20 M³.;

b. van 180 tot 300 M³. inhoud, minstens één man per 25 M³.

c. Boven 300 M³. inhoud minstens één man per 30 M³.

4°. Op het riviervak van Germersheim tot Mannheim mag deze bemanning overal met een vierde verminderd worden.

5°. De kleine, van het vooruitzenden

schau befreiten Flösse (Artikel I Ziffer 2 Absatz 3) müssen mindestens mit 3 Flössern den Führer eingerechnet, bemannt sein.

Von dem Vorhandensein der nöthigen Bemannung und der zur Ausrüstung vorgeschriebenen Seile haben sich die Brückenmeister bei der Durchfahrt der Flösse durch die Brücken zu vergewissern, und bei nicht vorschriftsmässiger Bemannung oder Ausrüstung der letzteren an der nächsten Landungsstelle anzuordnen. Die Fahrt darf erst nach erfolgter Vervollständigung der Mannschaft, beziehungsweise der Ausrüstung fortgesetzt werden.

Für die Stromstrecke zwischen Mannheim und Mainz.

Art. XXXI. 1. Auf der Stromstrecke zwischen Mannheim und Mainz brauchen Flösse, deren Pflichtbemannung nach Artikel XXII Ziffer 1 nicht über 10 Mann beträgt, mit den in der Beilage zu diesem Artikel vorgeschriebenen Ankernachen und Ankern dann nicht versehen zu sein, wenn ihre Bemannung mindestens das Doppelte der nach Art. XXII Ziffer 1 erforderlichen beträgt, und der Flossführer sich darüber ausweist, dass ihm an jeder zu passirenden Brücke die vorgeschriebene Anzahl von Ankernachen und Ankern entgegengebracht wird.

2. Flösse, welche auf der Stromstrecke zwischen Mannheim und Mainz an Orten gebaut werden, wo die im Artikel XXIII vorgeschriebene Untersuchung nicht erfolgen kann, werden dieser Untersuchung in Mainz unterworfen.

Für abgebaute und zur Verlandung bestimmte Stromtheile und Rheindurchstiche.

Art. XXXII. 1. Das Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter, durch Baken in genügender Weise be-

van een waarschuwer vrijgestelde vlotten (artikel I, 2°. al. 3) moeten ten minste met drie vlotters — den vlotvoerder medegerekend — bemand zijn.

De brugwachters moeten bij het doorvaren der vlotten door de bruggen onderzoeken of de noodige bemanning en de voorgeschreven kabels aanwezig zijn en wanneer de uitrusting of bemanning der vlotten niet overeenkomstig de voorschriften is, het vastleggen der vlotten aan de naastbijzijnde aanlegplaats gelasten. De vaart mag eerst na het aanvullen der uitrusting of bemanning voortgezet worden.

Voor het vak tusschen Mannheim en Mainz.

Art. XXXI. 1°. Op het riviervak tusschen Mannheim en Mainz behoeven vlotten, van welke de verplichte bemanning volgens artikel XXII, 1°. niet meer dan 10 man bedraagt, niet voorzien te zijn van de in de bijlage van dat artikel voorgeschreven ankerschuitjes en ankers, wanneer hunne bemanning minstens het dubbel bedraagt van die, voorgeschreven in artikel XXII, 1°. en de vlotvoerder kan bewijzen, dat voor alle door te varen bruggen de voorgeschreven schuitjes en ankers hem tegemoet zullen gezonden worden.

2°. De vlotten die op het vak tusschen Mannheim en Mainz gebouwd zijn op plaatsen waar het bij artikel XXIII voorgeschreven onderzoek niet kan geschieden, worden te Mainz aan dat onderzoek onderworpen.

Voor afgescheiden en tot land-aanwinning bestemde gedeelten en afsnijdingen van den Rijn.

Art. XXXII. 1°. Het is aan alle vaartuigen, met uitzondering van schuitjes, verboden te varen op door kunst-

zeichneter Stromtheile ist allen Flössen und Fahrzeugen mit Ausnahme der Nachen untersagt.

2 Rheindurchstiche dürfen erst dann befahren werden, wenn die Schifffahrt durch dieselben von der zuständigen Behörde mittelst öffentlicher Bekanntmachung für eröffnet erklärt sein wird.

Dritte Abtheilung.

Schlussbestimmungen.

Verpflichtung der Schiffer und Flossführer, einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen.

Art. XXXIII. Jeder Führer eines Schiffes oder Flosses hat während der Ausübung seines Gewerbes einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen und den Polizei-, Zoll-, Hafen- und Wasserbau-Beamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Strafbestimmungen.

Art. XXXIV. Wegen Bestrafung von Zuwiderhandlungen gegen die in gegenwärtiger Polizeiordnung gegebenen Vorschriften wird auf den Artikel XXXII der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. October 1868 Bezug genommen.

Beilage zu Artikel XXII der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

Verzeichniss der erforderlichen Ausrüstungsgegenstände.

Für Flösse, deren Pflichtbemannung nach Artikel 22 Ziffer 1 beträgt:	Grosse Ankernachen.	Kleine Ankernachen.	Grosse Seile.	Kleine Seile.	Anker.	Ketten.
5 bis 9 Mann	—	1	—	2	2	—
10 „ 13 „	—	1	1	1	3	—
14 „ 25 „	—	2	1	1	4	—
26 „ 35 „	2	1	2	2	6	1
36 „ 40 „	3	1	2	3	7	1

werken afgescheiden gedeelten der rivier, voldoende door bakens aangewezen en bestemd tot landaanwinning.

2°. Geen scheep- of vlotvaart mag plaats hebben op afsnijdingen van den Rijn dan nadat eene kennisgeving, afgekondigd door het bevoegd bestuur deze voor de vaart geopend verklaard heeft.

Derde Afdeeling.

Slotbepalingen.

Verplichting der schippers en vlotvoerders om voorzien te zijn van een exemplaar van dit reglement.

Art. XXXIII. Ieder schipper en ieder vlotvoerder moet gedurende de uitoefening van zijn beroep een exemplaar van dit reglement bij zich hebben en het aan de beambten der politie, der invoerrechten, der havens en van den waterstaat op hun verzoek vertoonen.

Strafbepalingen.

Art. XXXIV. Ten aanzien van de straffen, toepasselijk voor de overtredingen van het tegenwoordig reglement, wordt verwezen naar artt. XXXII van de herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868.

Bijlage van artikel XXII van het reglement van politie voor de scheepvaart en de vlotvaart op den Rijn.

Omschrijving van het vereischte materieel.

Voor vlotten, waarvan de verplichte bemanning volgens artikel 22, 1°, bedraagt:	Groote ankerschuiten.	Kleine ankerschuiten.	Groote kabels.	Kleine kabels.	Ankers.	Kettingen.
5 tot 9 man	—	1	—	2	2	—
10 „ 13 „	—	1	1	1	3	—
14 „ 25 „	—	2	1	1	4	—
26 „ 35 „	2	1	2	2	6	1
36 „ 40 „	3	1	2	3	7	1

Für Flösse, deren Pflichtbemannung nach Artikel 22 Ziffer 1 beträgt:	Grosse Ankernachen.	Kleine Ankernachen.	Grosse Seile.	Kleine Seile.	Anker.	Ketten.
41 „ 45 „	3	1	3	3	8	1
46 „ 50 „	3	2	3	3	9	1
51 „ 60 „	4	2	3	3	10	2
61 „ 70 „	4	2	4	3	11	2
71 „ 80 „	4	2	4	4	12	3
81 „ 90 „	5	2	5	4	13	3
91 „ 100 „	5	2	5	4	14	3
101 „ 110 „	6	2	6	5	16	4
111 „ 120 „	6	2	6	5	18	4
121 „ 130 „	7	2	7	5	20	4
131 „ 140 „	7	2	7	5	22	5
141 „ 150 „	7	2	8	5	24	5
151 „ 160 „	8	2	8	5	26	5
161 „ 170 „	8	2	8	5	28	7
171 „ 180 „	8	2	8	5	30	7
181 „ 190 „	9	3	9	6	32	8

Bemerkungen:

1. Unter *grossen* Ankernachen werden Nachen von 50 bis 60 Ctr. (2,5 bis 3 Tonnen), unter *kleinen* Ankernachen solche von 30 bis 35 Centner (1,5 bis 1,75 Tonnen) Tragfähigkeit verstanden.

2. Flösse, deren Pflichtbemannung nach Artikel XXII Ziffer 1 nicht mehr als 7 Mann beträgt, dürfen statt des kleinen Ankernachens ein Dreibord von 8 Meter Länge und 1 bis 1,4 Meter oberer Breite führen.

3. Der Wahrschaunachen ist unter den in vorstehendem Verzeichniss aufgeführten Nachen nicht einbegriffen.

Voor vlotten, waarvan de verplichte bemanning volgens artikel 22, 1°. bedraagt:	Groote ankerschuiten.	Kleine ankerschuiten.	Groote kabels.	Kleine kabels.	Ankers.	Kettingen.
41 „ 45 „	3	1	3	3	8	1
46 „ 50 „	3	2	3	3	9	1
51 „ 60 „	4	2	3	3	10	2
61 „ 70 „	4	2	4	3	11	2
71 „ 80 „	4	2	4	4	12	3
81 „ 90 „	5	2	5	4	13	3
91 „ 100 „	5	2	5	4	14	3
101 „ 110 „	6	2	6	5	16	4
111 „ 120 „	6	2	6	5	18	4
121 „ 130 „	7	2	7	5	20	4
131 „ 140 „	7	2	7	5	22	5
141 „ 150 „	7	2	8	5	24	5
151 „ 160 „	8	2	8	5	26	5
161 „ 170 „	8	2	8	5	28	7
171 „ 180 „	8	2	8	5	30	7
181 „ 190 „	9	3	9	6	32	8

Aanmerkingen.

1°. De groote ankerschuiten zijn die van een ladingsvermogen van 50 tot 60 centenaar (2500 tot 3000 K.G.); de kleine schuiten, die van een ladingsvermogen van 30 tot 35 centenaar (1500 tot 1750 K.G.).

2°. De vlotten, waarvan de verplichte bemanning volgens artikel XXII, 1°. niet meer dan 7 man bedraagt, mogen in plaats van de kleine ankerschuit een schuitje hebben, zoogenaamd „Dreibord", van 8 M. lengte en van 1 tot 1,4 M. breedte aan den bovenkant.

3°. De schuit van den waarschuwer is niet in het boven genoemd getal schuitjes begrepen.

493. 27 Mai 1887, BAYRISCHE VERORDNUNG BETR. DIE RHEINSCHIFFER-PATENTE UND DIE DIENSTBÜCHER DER SCHIFFSMANNSCHAFTEN AUF DEM RHEIN. Sammlung 1889 S. 70, G. u. V. Bl. 1887 Nr. 24 S. 345.

Im Namen Seiner Majestät des Königs. LUITPOLD, von Gottes Gnaden königlicher Prinz von Bayern, Regent.

Wir finden *Uns* bewogen, zum Vollzuge der Artikel 15 mit 21 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und der Ziffer 4 des Schluszprotokolles hiezu vom gleichen Tage, auf Grund des Artikel 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852 „die Benützung des Wassers betreffend", des Artikel 1 des Gesetzes vom 8. November 1875 „die Bestimmung von Geldstrafen und einigen Geldsätzen nach der Reichswährung betreffend", endlich des Artikel 3 Ziffer 10 lit. b und Ziffer 15 des Gesetzes vom 18. August 1879 zur Ausführung der Reichs-Strafprozeszordnung zu verordnen, was folgt:

I. *Rheinschiffer Patente.*

§. 1. Wer das in Artikel 15 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 vorgeschriebene Patent über die Befugnisz zum selbstständigen Betriebe der Rheinschifffahrt erwerben will, musz den Nachweis liefern, dasz er eine Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe von mindestens vier Jahren durchgemacht und davon wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht hat, welche entweder den Rhein in seiner ganzen Länge oder doch diejenige Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird.

Hiebei kommt jedoch nur die wirkliche Fahrzeit, nicht auch das Verweilen auf einem stillliegenden Schiffe in Anrechnung.

Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben auszerdem ein glaubwürdiges Zeugnisz darüber vorzulegen, dasz sie von den erwähnten vier Jahren wenigstens ein Jahr die Dampfschifffahrt praktisch erlernt haben.

§. 2. Die in §. 1. geforderten Nachweise sind zu liefern durch Zeugnisse derjenigen patentirten Rheinschiffer, bei welchen der Bewerber gelernt oder im Dienste gestanden hat.

Sofern deren Zeugnisz nicht mehr beigebracht werden kann, genügt ein solches von zwei andern patentirten Rheinschiffern, welchen zuverlässig bekannt ist, dasz der Bewerber in der That die vorgeschriebene Zeit als Rheinschiffer gedient und die Rheinschifffahrt erlernt hat. In dem Zeugnisse musz auch bestätigt sein, ob der Bewerber bei der Befahrung des Rheines die Führung des Ruders mit besorgt hat.

Die Zeugnisse müssen von einem öffentlichen Beamten beglaubigt sein.

§. 3. Das Gesuch um Ertheilung eines Schiffer-Patentes ist nebst den in §. 2 angeordneten Zeugnissen, einem Signalement des Bewerbers und dem in §. 8. der gegenwärtigen Verordnung erwähnten Dienstbuche bei der Distriktspolizeibehörde des Wohn- oder Aufenthaltsortes einzureichen.

In dem Gesuche ist die Strecke des Rheinstromes, für welche das Patent nachgesucht wird, zu bezeichnen.

Die Distriktspolizeibehörde hat das Gesuch zu instruiren und es bleibt ihr unbenommen, bei Prüfung desselben noch nähere Erkundigung bei dem k. Strassen- und Fluszbauamte Speyer oder bei dem k. Hafenkommissariate Ludwigshafen, sowie bei dem zuständigen Rheinschifffahrtsinspektor einzuziehen.

§. 4. Nach beendigter Instruktion ist das Gesuch der k. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, in Vorlage zu bringen, welche, falls sämmtliche Voraussetzungen erfüllt sind, das Patent nach beiliegendem Muster ausfertigt und an die Distriktspolizeibehörde hinausgibt.

Das Patent ist vor der Aushändigung an den Bewerber von demselben mit Vor- und Familien-Namen zu unterzeichnen.

Ueber die ertheilten Patente ist bei der k. Regierung, Kammer des Innern, ein Verzeichnisz zu führen.

Dem k. Strassen- und Fluszbauamte Speyer, dem k. Hafenkommissariate Ludwigshafen, sowie dem zuständigen Rheinschifffahrtsinspektor ist von jeder Ausfertigung Nachricht zu geben.

§. 5. Bayerische Mainschiffer, welche den Rhein befahren wollen, bedürfen gleichfalls eines Patentes, welches nach Maszgabe der Bestimmungen in den vorstehenden §§. 3 und 4 nachzusuchen und zu ertheilen ist.

Desfallsige Gesuche sind von der Distriktspolizeibehörde des Wohn- oder Aufenthaltsortes des Bewerbers zu instruiren und der vorgesetzten k. Regierung, Kammer des Innern, zur Bescheidung in Vorlage zu bringen.

§. 6. Jeder Rheinschiffer (§. 1 und §. 5) musz sein Patent stets mit sich führen und ist verpflichtet, dasselbe den kontrolirenden Polizeibeamten oder Bediensteten jeder Zeit auf Verlangen vorzuzeigen.

§. 7. Die Einziehung der Schifferpatente erfolgt durch diejenige k. Regierung, Kammer des Innern, welche das Patent ausgestellt hat. Insoferne ein Anlasz hiezu nach Maszgabe der Bestimmungen in den Artikeln 19—21 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vorliegt, hat die betreffende Distriktspolizeibehörde die Verhandlungen mit gutachtlichem Berichte der k. Regierung, Kammer des Innern, vorzulegen, welche für den Fall der Einziehung eines Patentes den Vollzug durch die Distriktspolizeibehörde veranlaszt.

Von jeder Einziehung eines Patentes ist dem k. Strassen- und Fluszbauamte Speyer und dem k. Hafenkommissariate in Ludwigshafen, sowie dem zuständigen Rheinschifffahrts-Inspektor Kenntnisz zu geben.

II. *Dienstbücher der Schiffsmannschaften.*

§. 8. Wer auf einem Rheinschiffe oder auf einem den Rhein befahrenden Schiffe eines Nebenflusses des Rheines als Lehrling, Schiffsjunge, Schiffsgeselle, Schiffsgehilfe, Schiffsknecht, Heizer, Matrose oder Bootsmann in ein festes Dienstverhältnisz tritt, musz mit einem Dienstbuche versehen sein.

§. 9. Die Dienstbücher werden nach dem vom k. Staatsministerium des Innern vorgeschriebenen Muster durch die Ortspolizeibehörde des Wohn- oder Aufenthaltsortes ausgefertigt.

§. 10. Der Inhaber eines solchen Dienstbuches ist verpflichtet,dasselbe jederzeit bei sich zu führen.

Es ist untersagt, in dem Dienstbuche, auch ohne die Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Eintragungen oder Aenderungen irgend einer Art vorzunehmen Auch die durch Fahrlässigkeit herbeigeführte Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit des Dienstbuches ist strafbar. Bei vorsätzlicher Fälschung erfolgt die Bestrafung auf Grund des Reichsstrafgesetzbuches.

§. 11. Den Schiffern ist verboten, eine der in §. 8 bezeichneten Personen, welche nicht mit dem vorgeschriebenen Dienstbuche versehen ist,in den Dienst zu nehmen.

§. 12. Jeder Schiffseigenthümer oder Schiffsführer ist verbunden, in dem Dienstbuche des aus seinem Dienste tretenden Dienstmannes ein pflichtmäsziges Zeugnisz über dessen Betragen mit Angabe des Entlassungsgrundes zu vermerken. Ein solcher Vermerk kann auch durch jede Polizeibehörde eines Hafens am Rheine oder an einem Nebenflusse desselben gemacht werden.

Beschwerden wegen des von dem Schiffer ertheilten oder verweigerten Zeugnisses werden durch die Distriktspolizeibehörde des Wohnsitzes des Schiffseigenthümers oder Schiffsführers erledigt. Das Ergebnisz ist in dem Dienstbuche vorzumerken.

§. 13. Wer wegen Fälschung des Dienstbuches oder wegen eines damit verübten Betruges oder zur Täuschung der Behörden getriebenen Miszbrauches auf Grund des Reichsstrafgesetzbuches bestraft wurde, dem ist das Dienstbuch durch die betreffende Distriktspolizeibehörde abzunehmen und nach Umständen erst nach Ablauf einer bestimmten Frist oder niemals wieder zu ertheilen.

§. 14. Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung. Auch gelten dieselben einstweilen nicht für die Bemannung niederländischer Rheinschiffe.

§. 15. Zuwiderhandlungen gegen die in den §§. 6, 8, 10, 11 und 12 der gegenwärtigen Verordnung enthaltenen Bestimmungen werden nach Artikel 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852 über die Benützung des Wassers mit einer Geldstrafe bis zu 180 M. oder mit Haft bis zu einem Monat bestraft.

§. 16. Gegenwärtige Verordnung tritt am 1. Juli 1887 in Kraft. Von diesem Zeitpunkte an sind alle entgegenstehenden Bestimmungen aufgehoben.

Wien, den 27. Mai 1887.

LUITPOLD
des Königreichs Bayern Verweser.

Frhr. v. CRAILSHEIM. Frhr. v. FEILITZSCH.

Auf Allerhöchsten Befehl:
Der General-Secretär,
Ministerialrath v. NIES.

RHEINSCHIFFER-PATENT.

Nachdem der (Vorname und Familienname), ... Jahre alt, Sohn des.....
....., geboren in .....
Distriktspolizeibehörde .....
....., wohnhaft in .....
Distriktspolizeibehörde ....., nachgewiesen hat dasz er die erforderliche Befähigung zum Betriebe der Rheinschifffahrt besitzt, so wird demselben hiedurch die Befugnisz zur Führung

eines Segelschiffes
eines Dampfschiffes

(das nicht Zutreffende ist zu durchstreichen) auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer — für die Strecke des Rheinstromes von N. N. bis N. N. (das nicht Zutreffende ist zu durchstreichen)
ertheilt. .....
Gebühr 3 M. Königl. Bayer. Regierung.....
Kammer des Innern.

Signalement des Patentinhabers.

Unterschrift desselben.
(Die Vornamen und der Familienname.)

494. 12 Dezember 1887, HESSISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DIE OFFENHALTUNG DES SCHIFFAHRTSWEGS IM RHEIN LÄNGS DER STADT BINGEN. Sammlung 1889 S. 363, Reg. Bl. 1887 Beil. zu Nr. 33 S. 237.

495. 16 Dezember 1887, BAYRISCHE ALLERHÖCHSTE VERORDNUNG BETR. DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 133, G. u. V. Bl. 1887 Nr. 48 S. 697.

Im Namen Seiner Majestät des Königs. LUITPOLD, von Gottes Gnaden königlicher Prinz von Bayern, Regent.

Wir finden *Uns* bewogen, zum Vollzuge des Art. 22 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und auf Grund des Art 1 Abs. 2. des Gesetzes über die Benützung des Wassers vom 28. Mai 1852 zu verordnen, was folgt:

§. 1. Die Untersuchung der Rheinschiffe in Bezug auf Fahrtüchtigkeit, genügende Ausrüstung und zulässige Einsenkung in allen in Art. 22 der Rheinschifffahrtsakte vorgesehenen Fällen, sowie die Ausstellung und Ergänzung der Schiffs-Atteste für Rheinschiffe erfolgt durch eine in Speyer zu errichtende Behörde, welche der k. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, untergeordnet ist und den Titel „Königlich Bayerische Schiffsuntersuchungskommission in Speyer", sowie ein entsprechendes Dienstsiegel führt.

Die Schiffsuntersuchungskommission besteht aus dem Vorstande des k. Strassen- und Fluszbauamtes Speyer als Vorsitzenden, dem Damm- und Fluszwarte in Speyer, einem schiffbaukundigen und einem schifffahrtskundigen Mitgliede. Handelt es sich um die Untersuchung eines eisernen Schiffes, so soll der Schiffbaukundige mit dem Baue solcher Schiffe aus eigener Erfahrung bekannt sein; mindestens musz er die Eigenschaft eines in gröszeren Eisenblechkonstruktionen praktisch erfahrenen Maschinenbautechnikers besitzen. Das schifffahrtskundige Mitglied soll ein mit der Führung des Rheinschiffes der Gattung, welcher das zu untersuchende Schiff angehört, vertrauter Schiffer oder Steuermann sein. Für die Untersuchung eines Dampfschiffes wird die Kommission durch ein maschinenbaukundiges Mitglied verstärkt.

Die Sachverständigen und die etwa erforderlichen Ersatzmänner für dieselben, sowie für den Damm- und Fluszwart werden nach Einvernahme des Kommissionsvorsitzenden von der k. Regierung, Kammer des Innern, in stets widerruflicher Weise ernannt und von dem Kommissionsvorsitzenden verpflichtet.

§. 2. Das Gesuch um Ausstellung eines Schiffsattestes ist von dem Eigenthümer oder Führer eines Schiffes schriftlich oder mündlich (zu Protokoll) unter Beifügung der erforderlichen Angaben an den Vorsitzenden der Schiffsuntersuchungskommission zu richten. Derselbe prüft, ob die Eingabe formell zu beanstanden ist und veranlaszt eventuell den Gesuchsteller zur Verbesserung der Mängel.

Ist gegen die Vollständigkeit des Gesuches nichts zu erinnern, so bestimmt der Vorsitzende Zeit und Ort der Untersuchung, leitet nach Einberufung der Kommission die Untersuchung und veranlaszt die Aufnahme eines Protokolls hierüber, in welchem sich die Kommission unter genauer Beschreibung des Baues und der Einrichtung des Schiffes, sowie der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände darüber zu äuszern hat, ob das Schiff in Bezug auf Fahrtüchtigkeit, Ausrüstung und Bemannung den an dasselbe zu stellenden Anforderungen genügt und ob demnach die Ausfertigung des Schiffsattestes zu erfolgen hat oder verweigert wird oder welche Mängel vorerst noch zu beseitigen sind. Zugleich sind in dem Protokolle die von der

Kommission zu bestimmenden Masze von Freibord, Tiefgang und Tragfähigkeit des Schiffes anzugeben.

Von dem Ergebnisse der Untersuchung ist dem Gesuchsteller mündlich oder schriftlich unter Hinweis auf das ihm zustehende Beschwerderecht (§. 3) Eröffnung zu machen.

Ergibt die Untersuchung, dasz das Schiff allen Anforderungen entspricht oder sind die von der Kommission erhobenen Anstände beseitigt, so ordnet der Vorsitzende die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkung des Schiffes an und fertigt das Schiffsattest nach dem vorgeschriebenen Formulare aus.

Bei der wiederholten Untersuchung eines Schiffes (Art. 22 Abs. 4 und 5 der Rheinschifffahrtsakte), sowie im Falle der Anbringung neuer Einsenkungsklammern findet das gleiche Verfahren mit entsprechenden Abweichungen Anwendung.

§. 3. Gegen den Bescheid der Schiffsuntersuchungskommission nach vollzogener Untersuchung (§. 2 Abs. 3) ist binnen einer Frist von vierzehn Tagen nach der Eröffnung oder Zustellung Beschwerde zur k. Regierung, Kammer des Innern, zulässig, welche darüber in zweiter und letzter Instanz entscheidet. Die Beschwerde ist bei dem Vorsitzenden der Untersuchungskommission einzulegen. Im Uebrigen sind hinsichtlich des Verfahrens in der zweiten Instanz die Bestimmungen in §§. 20, 21 der Reichsgewerbeordnung und in §. 5 der Allerhöchsten Verordnung vom 4. Dezember 1872, den Vollzug der Gewerbeordnung etc. betreffend, analog zur Anwendung zu bringen.

§. 4. Für die Verhandlungen der Schiffsuntersuchungskommission, sowie für die Anstellung und Ergänzung der Schiffs-Atteste werden Gebühren zu Gunsten der Staatskasse nicht erhoben, jedoch sind die Kosten des Verfahrens von dem Gesuchsteller zu tragen.

Zu den letzteren gehören insbesondere:

1. die wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der gröszten zulässigen Einsenkung, sowie für Formulare, Schreibhilfe, Botengänge u. s. w.

2. die Gebühren der Mitglieder der Untersuchungscommission.

Diese Gebühren werden nach folgendem Tarif berechnet:

Empfangsberechtigter.	Segelschiffe				Dampfschiffe	
	Tragfähigkeit				Pferdekraft	
	bis zu 50 Tonnen	von 50 bis 200 Tonnen	über 200 Tonnen		unter 20	über 20
			von Holz	von Eisen		
	M.	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M*
Vorsitzender der Kommission.....	4	6	8	10	12	15
Damm- und Fluszwart	2	3	4	6	6	7
Schiffsbaukundiges Mitglied	2	3	4	8	8	10
Schifffahrtskundiges „	2	3	4	6	6	8
Maschinenbaukundiges „	—	—	—	—	8	10
Zusammen.....	10	15	20	30	40	50

Werden an dem Schiffe nur neue Einsenkungsklammern angebracht, so beträgt die nach Abs. 2 Ziff. 2 zu entrichtende Gebühr nur drei Mark.

Auszerdem haben die Kommissionsmitglieder gegebenen Falls auch auf Ersatz der Reisekosten nach Maszgabe der Allerhöchsten Verordnung vom 11. Februar 1875 (Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 105) Anspruch, und zwar dürfen sich die der Kommission angehörigen Sachverständigen bei der Eisenbahnfahrt der zweiten Wagenklasse bedienen.

Die Einhebung der Kosten und deren Hinausvergütung an die Empfangsberechtigten erfolgt durch den Kommissionsvorsitzenden.

§. 5. Die nach Art. 22 Abs. 5 der Rheinschifffahrtsakte zulässige auszerordentliche Untersuchung eines Schiffes von Amtswegen wird durch die Distriktspolizeibehörde angeordnet. Die Untersuchungskosten sind in solchen Fällen von der Staatskasse zu tragen.

§. 6. Mit Geldstrafe bis zu 180 *M.* oder mit Haft bis zu einem Monate wird gemäsz Art. 100 des Gesetzes über die Benützung des Wassers vom 28. Mai 1852, Art. 1 des Gesetzes vom 8. November 1875, die Bestimmung von Geldstrafen und einigen Geldsätzen nach der Reichswährung betreffend, endlich Art. 3 Ziff. 10. lit. b und Ziff. 15 des Gesetzes vom 18. August 1879 zur Ausführung der Reichsstrafprozeszordnung bestraft:

1. wer ein Rheinschiff führt, an dessen Bord das in Art. 22 der Rheinschifffahrtsakte bezeichnete Schiffsattest während der Fahrt sich nicht befindet, oder wer sich weigert, dieses Attest der zuständigen Hafen- oder Polizeibehörde auf Erfordern vorzuzeigen;

2. wer es unterläszt, nach einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes die Untersuchung desselben, bevor es in Fahrt gestellt wird, nach der Vorschrift in Art. 22 Abs. 4 der Rheinschifffahrtsakte wiederholen zu lassen;

3. wer sich weigert, die von der zuständigen Behörde auf Grund des Art. 22 Abs. 5 der Rheinschifffahrtsakte geforderte Wiederholung der Untersuchung ausführen zu lassen.

§. 7. Gegenwärtige Verordnung tritt am 1. Januar 1888 in Kraft. Gleichzeitig wird die Bekanntmachung des k. Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeuszern vom 5. Mai 1838, Vorschriften wegen Untersuchung der Segelschiffe für den zweiten Rheinaufsichtsbezirk betreffend, (Amts- und Intelligenzblatt für die Pfalz 1838 Nr. 28) auszer Wirksamkeit gesetzt.

Die erforderlichen Anweisungen zum Vollzuge gegenwärtiger Verordnung werden von der k. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, erlassen.

München, den 16. Dezember 1887. LUITPOLD

des Königreichs Bayern Verweser.

Frhr. v. CRAILSHEIM. Frhr. v. FEILITZSCH.

Auf Allerhöchsten Befehl:
Der General-Secretär:
Ministerialrath v. NIES.

496. 29 Dezember 1887, BAYRISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE IM VOLLZUGE DES § 7 ABS. 2 DER VERORDNUNG VOM 16 DEZEMBER 1887. Sammlung 1889 S. 136, Kr. A. Bl. d. Pfalz 1887 Nr. 28 S. 95.

Im Vollzuge des§ 7 Abs. 2 der Allerhöchsten Verordnung vom 16. December 1887, die Untersuchung der Rheinschiffe betr., wird nachstehende Anweisung erlassen:

I. *Erfordernisse des Gesuches um ein Schiffsattest.*

Das Gesuch um Ausstellung eines Schiffsattestes, welches nach § 2 der angeführten Allerhöchsten Verordnung von dem Eigenthümer oder Führer eines Schiffes schriftlich oder mündlich (zu Protokoll) bei dem Vorsitzenden der Schiffs-Untersuchungskommission anzubringen ist, muss folgende Angaben enthalten:

1. den Namen und Wohnort des Eigenthümers;
2. den Namen des Schifffsführers;
3. den Namen und die Gattung des Schiffes, ob Dampfschiff (Rad-, Schrauben-Seil- oder Ketten-Dampfer) — oder Segelschiff — oder Schleppkahn;
4. die Bestimmung des Schiffes — ob dasselbe zum Schleppen oder zum Transport von Personen oder Gütern und eventuell welcher Art von Gütern dienen soll;
5. die Strecke, welche das Schiff befahren soll — ob den ganzen Rhein oder nur eine gewisse Strecke desselben;
6. die Länge zwischen den Steven (Heben), Breite und Tiefe des Schiffskörpers, vorne und hinten bei den Pollern, und in der Mitte, beziehungsweise am Hauptspant;
7. die zum Bau verwendete Materialgattung, ob Holz, Eisen oder Stahl;
8. Zeit und Ort der Erbauung des Schiffes und Name des Erbauers;
9. die nach Ansicht des Gesuchstellers zulässige Einsenkungstiefe mit Bezug auf den grössten Tiefgang und die Höhe des Freibords, vorne, hinten und in der Mitte, bezw. am Hauptspant;
10. die Tragfähigkeit des Schiffes nach annähernder Berechnung oder auf Grund erfolgter Aichung nach Tonnen bezw. Kilogramm;
11. die Bezeichnung des Hafens oder des Anlegeplatzes, wo der Gesuchsteller das Schiff zur Untersuchung vorzuführen wünscht;
12. ein Verzeichniss derjenigen Schiffsgeräthe, welche zum Zwecke der sicheren Fahrt und der Hülfeleistung bei Unglücksfällen an Bord vorhanden sind;
13. Zahl und Art der in Aussicht genommenen Bemannung des Schiffes.

Hat eine amtliche Vermessung des Schiffes schon stattgefunden, so ist der Aichschein mit dem Gesuche vorzulegen.

Dem Gesuche um Untersuchung eines Dampfschiffes ist ausserdem die amtliche Bescheinigung über die erfolgte Prüfung bezw. letzte vorschriftsmässige Revision des Dampfkessels sowie eine Beschreibung und Zeichnung der Maschine und des Kessels beizufügen, aus welcher die wichtigsten Masse derselben und die Aufstellung von Maschine und Kessel zu entnehmen sind. Für die erforderlichen Zeichnungen ist ein Massstab in Metermass zu wählen, welcher eine deutliche Anschauung gewährt; der Massstab ist auf den Zeichnungen einzutragen; auch sind alle wichtigeren Masse an der betreffenden Stelle mit rother Farbe einzuschreiben. Ist das zu untersuchende Dampschiff ausschliesslich oder vorwiegend zum Personen transport bestimmt, so hat der Gesuchsteller die nach seiner Ansicht grösste zulässige Zahl der an Bord zu nehmenden Passagiere anzugeben.

Bei dem Antrage auf wiederholte Untersuchung eines Schiffes sind ausser den vorstehend vorgeschriebenen Angaben die wesentlichen Veränderungen oder Erneuerungen einzelner Theile des Schiffes und deren Veranlassung, dann Zeit und Ort der Ausführung namhaft zu machen. Ferner ist dem Gesuche das Schiffsattes in Original oder beglaubigter Abschrift beizulegen.

II. *Kostenvorschuss.*

Bei der Einreichung des Gesuchs ist zugleich ein entsprechender, nöthigenfalls von dem Kommissionsvorstande zu bestimmender Kostenvorschuss, welcher jedoch den doppelten Betrag der Gebühren der Kommissionsmitglieder (§ 4 der Verordnung) nicht übersteigen darf, einzubezahlen und von dem Kommissionsvorsitzenden in Verwahrung zu nehmen.

III. *Hilfeleistung des Gesuchstellers bei der Untersuchung.*

Der Gesuchsteller hat das zu untersuchende Schiff an den von dem Kommissionsvorsitzenden bestimmten Platz zu verbringen und für die zur Vornahme der Untersuchung erforderliche Hilfeleistung zu sorgen.

Das Schiff muss leer und in allen seinen Räumen zugänglich sein.

Wenn die Kommission bei der Untersuchung eines Dampfschiffes eine Probefahrt für nothwendig erachtet, so hat der Gesuchsteller eine solche vorzunehmen.

IV. *Untersuchung der Fahrtüchtigkeit.*

Die Kommission hat zu untersuchen und zu begutachten:

a) *in allen Fällen*, ob das Schiff für seinen Zweck und für die Rheinstrecke, welche es befahren soll, in allen seinen Theilen genügend stark und dauerhaft gebaut, gut abgedichtet und seiner Bestimmung entsprechend eingerichtet ist;

b) *bei eisernen Schiffen* insbesondere, ob die Stärke der Quer- und der Längsversteifungen (Spanten) sowie der Beplattung genügend, ob das Schiff hinreichend mit wasserdichten Schotten versehen und die Vernietung und die Verstemmung der Blechnäthe sorgfältig ausgeführt ist;

c) *bei Dampschiffen* ausserdem:

1. ob der Bewegungsapparat in seinem Bau, in seiner Aufstellung und namentlich auch in seiner Verbindung mit dem Schiffe so beschaffen ist, dass er eine andaurend sichere Thätigkeit erwarten lässt, ob die Maschinenkammer gross genug ist, so dass der Dienst bei den Kesseln bequem verrichtet und alle Theile der Apparate untersucht werden können;

2. ob die Maschinenkammer von den Kajüten und den Laderäumen durch Schotten aus Eisenblech getrennt ist und ob alle nöthigen Vorsichtsmassregeln zur Verhütung von Feuersgefahr getroffen sind;

3. ob der Dampfkessel in seiner Aufstellung nach Massgabe der Allerhöchsten Verordnung vom 14. März 1874, die Anlegung und den Betrieb von Dampfkesseln und Dampfapparaten betr. (Gesetz- und Verordnungsblatt S.91), amtlich geprobt, bezw. ob er seit weniger als Jahresfrist amtlich revidirt und vorschriftmässig befunden worden ist und ob Kessel und Maschine hinsichtlich der Bauart, der Art der Verbindung ihrer einzelnen Theile unter sich und mit dem Schiffe, dann der Natur der Materialien, aus denen sie gefertigt sind, keinen besonderen Grund einer Gefahr bieten; im übrigen hat sich die Kommission mit der Prüfung der Dampfkessel nicht zu befassen, dieselbe obliegt vielmehr den in der angeführten Allerhöchsten Verordnung und den dazu ergangenen Vollzugserlassen bestimmten besonderen Organen;

4. ob namentlich für den Fall einer Verwendung des Dampfschiffes zum Passagierdienst alle erforderlichen Vorsichtsmassregeln eingerichtet, insbesondere die

Treppen und Geländer auf Deck und aussenseits gehörig sicher, die Oeffnungen im Deck mit Vorrichtungen gegen unversehenes Hineinfallen verwahrt und bei Raddampfschiffen die Thüren zu den Rädern gehörig verschliessbar eingerichtet sind.

Bei wiederholter Untersuchung eines Schiffes ist namentlich auch auf etwaige Abnützung oder begonnene Zerstörung der einzelnen Theile durch Fäulniss oder Rostbildung, sowie auf die Zweckmässigkeit der vorgenommenen Reparaturen oder Aenderungen zu achten.

V. *Untersuchung der Schiffsausrüstung und Festsetzung der erforderlichen Bemannung.*

Bei der Untersuchung der Schiffsausrüstung hat die Kommission zu prüfen, ob das Schiff mit allem erforderlichen Takelwerk und Schiffsgeräthe versehen ist, insbesondere:

a) mit Schiffsankern in genügender Anzahl und von dem der Grösse des Schiffs entsprechenden Gewicht,

b) mit Tauen von angemessener Länge und Stärke,

c) mit allen sonstigen zur sicheren Führung und zur Hilfe in Nothfällen erforderlichen Requisiten — namentlich mit Vorkehrungen zur ausgiebigen Entfernung von Wasser aus dem Schiffsraum — und mit den in der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein vorgeschriebenen Signallaternen und Flaggen.

Auf eisernen Schiffen müssen für jeden Laderaum mindestens eine Leckpumpe, ferner ein Leckkleid, Korksäcke und Reibhölzer vorhanden sein.

Bei Dampfschiffen muss der Steuerstuhl, bezw. die Kapitänsbrücke mit der Maschinenkammer durch einen Läuteapparat, ein Sprachrohr, oder durch eine andere geeignete Vorrichtung zur Kommandoertheilung an den Maschinenführer in Verbindung gebracht sein. Wird das Kommando durch Zeichen gegeben, so muss in der Maschinenkammer ein Plakat angeheftet sein, auf welchem die Bedeutung jedes Zeichens angegeben ist.

Dampfschiffe, welche nicht ausschliesslich zum Uebersetzen von Personen oder zum Schleppen auf kleinere Entfernungen dienen sollen, müssen weiter versehen sein mit:

a) einer Schiffsglocke,

b) einem Signalböller,

c) einem guten Fernrohr,

d) zwei Sprachrohren,

e) einer der Grösse des Schiffes entsprechenden Anzahl von Feuerlöschgeräthschaften,

f) einem gehörig bereit gestellten Rettungsboote von angemessener Grösse und vollständiger Ausrüstung.

g) einem Nothsteuer,

h) einer auf Deck befindlichen Rettungskiste, welche die nothwendigen Rettungsmittel enthält.

Auf jedem zum Personentransport bestimmten Dampfschiffe müssen mindestens zwei Rettungsleinen mit Korkringen auf Deck vorhanden sein.

Endlich hat die Kommission zu bestimmen, welche Bemannung sich zur sicheren Leitung des Schiffes auf demselben befinden muss, und ob demnach die in Aussicht genommene oder vorhandene Bemannung genügt oder zu verstärken ist.

VI. *Bestimmung von Freibord, Tiefgang und Tragfähigkeit.*

Die Kommission hat ferner zu bestimmen:

a) *die Linie der grössten zulässigen Einsenkung* des Schiffes mit Rücksicht auf die Bordhöhe über Wasser (Freibord), welche für sichere Fahrt erforderlich ist; die Bestimmung der Höhe des Freibords erfolgt, insoweit nicht in der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein hierüber Vorschriften enthalten sind, nach sachverständigem Ermessen der Untersuchungskommission;

b) *die Ladehöhe* (Entfernung der Ebene der höchsten zulässigen Einsenkung von der Wasserlinie des leeren Schiffs) und *die Bodentiefe* (Entfernung der Ebene der höchsten zulässigen Einsenkung von der durch den tiefsten Punkt des Schiffsbodens unterhalb jeder Klammer gedachten Horizontalebene);

c) die der grössten zulässigen Einsenkung entsprechende *Tragfähigkeit* des Schiffes nach dem Aichscheine oder in Ermangelung eines solchen, nach eigener Schätzung der Kommission auf Grund der Hauptdimensionen des Schiffes: Länge, Breite und Höhe zwischen der Wasserlinie des leeren Schiffes und der Linie des grössten zulässigen Tiefganges.

VII. *Bezeichnung der grossten zulässigen Einsenkung.*

Die Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkung mittelst eiserner am Schiffe anzubringender Klammern erfolgt nach Massgabe der bezüglichen Bekanntmachung der unterfertigten Stelle vom 25. Oktober 1882 (Kreisamtsblatt der Pfalz 1882 Nr. 77).

VIII. *Ausstellung des Schiffsattestes und Journalführung.*

Das Schiffsattest, bezw. das Attest über die wiederholte Untersuchung eines Schiffes wird nach dem in der Anlage vorgeschriebenen Formulare von dem Vorsitzenden der Untersuchungskommission doppelt ausgefertigt, ein Exemplar dem Gesuchsteller zugestellt, das andere Exemplar in Verwahrung genommen.

Ueber die einlaufenden Gesuche um Ausstellung bezw. Ergänzung von Schiffsattesten hat der Kommissionsvorsitzende ein Verzeichniss (Journal) zu führen, welches mindestens folgende Rubriken zu enthalten hat:

1. Fortlaufende Nummer,
2. Namen und Wohnort des Schiffseigenthümers,
3. Namen des Schiffsführers,
4. Gattung, Material, Bestimmung, grösste Bodentiefe und Tragfähigkeit des Schiffes, sowie die von demselben zu befahrende Rheinstrecke,
5. Datum des Einlaufs des Gesuchs um Untersuchung,
6. Angabe, ob erstmalige oder wiederholte Untersuchung,
7. Datum der Vornahme der Untersuchung,
8. Datum der Ausstellung des Attestes,
9. Betrag des hinterlegten Kostenvorschusses,
10. Betrag der Untersuchungskosten,
11. Bemerkungen.

Die ausgestellten Atteste, bezw. Nachträge in den Attesten sind mit der betreffenden Journal-Nummer zu versehen.

Dem Rheinschifffahrts-Inspektor des zweiten Beziks ist von jeder Attestausstellung kurze Nachricht unter Mittheilung der in Rubrik 1, 2, 3, 4, 6 und 8 des Journals enthaltenen Angaben zu machen.

IX. *Anbringung neuer Einsenkungsklammern.*

Wird ein Schiff, für welches ein Schiffsattest bereits ausgestellt ist, lediglich zu dem Zwecke der Anbringung neuer Einsenkungsklammern zur Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkungstiefe angemeldet, so ist mit dem Antrage das Schiffsattest im Original vorzulegen und ein angemessener Kostenvorschuss (§ 4 der Verordnung) einzubezahlen. Bei der Vornahme des bezüglichen Geschäftes, dessen Leitung dem Kommissions-Vorsitzenden obliegt, genügt die Anwesenheit eines Kommissionsmitgliedes. Die erfolgte Anbringung der neuen Einsenkungsklammern wird von dem Kommissions-Vorsitzenden auf dem Schiffsatteste bestätigt.

X. *Gestattung der Akteneinsicht.*

Dem Eigenthümer, dem Führer und jedem Befrachter eines Schiffes sowie den Vertretern der Transportversicherungsgesellschaften ist die Einsichtnahme der auf das betreffende Schiff bezüglichen Aktenstücke, insbesondere der Untersuchungsprotokolle und der Duplikate der Schiffs-Atteste, und die Fertigung von Abschriften hievon in den Amtsräumlichkeiten des kgl. Strassen- und Flussbauamtes Speyer in den üblichen Geschäftsstunden gestattet.

Ebenso kann der Rheinschifffahrts-Inspektor des zweiten Bezirks von sämmtlichen Schiffsuntersuchungsakten Einsicht oder Abschrift nehmen.

XI. *Untersuchungskosten.*

Alsbald nach Beendigung jeder Untersuchung hat der Kommissions-Vorsitzende ein Kostenverzeichniss aufzustellen und unter Mittheilung einer Ausfertigung desselben sowie des Schiffsattestes den gegen den einbezahlten Kostenvorschuss sich etwa ergebenden Mehrbetrag von dem Gesuchsteller einzuziehen, bezw. den etwa zuviel einbezahlten Betrag hinauszuvergüten. Sodann veranlasst er die Ausbezahlung des Gebühren und den Ersatz der Auslagen an die Forderungsberechtigten und nimmt die Quittungen, welche nach Art. 233 Ziff. 25 des Gesetzes über das Gebührenwesen vom 18. August 1879 Gebührenfreiheit geniessen, zu den Akten.

XII. *Ausserordentliche Schiffsuntersuchung von Amtswegen.*

Eine ausserordentliche Untersuchung auf Grund des Art. 22 Abs. 5 der Rheinschifffahrtsakte ist von der Districtspolizeibehörde, in deren Bereich das Schiff sich befindet, anzuordnen und bei der Schiffs-Untersuchungskommission zu beantragen, wenn ihr eine glaubhafte Anzeige über gefahrbringende Mängel an dem Schiffe zugegangen ist. Die Kosten der Untersuchung sind von dem Vorsitzenden der Untersuchungskommission bei der unterfertigten Stelle behufs Erstattung aus Cedtralfonds zu liquidiren. Bei der Untersuchung ist darauf Bedacht zu nehmen, dass der Dienst des Schiffers möglichst wenig beeinträchtigt werde.

Die Muster für Schiffs-Atteste u. s. w. sind die gleichen wie in der badischen Verordnung, vgl. oben Nr. 464.

497. 1888, VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DEN VERKEHR MIT ÄTZENDEN UND GIFTIGEN STOFFEN. Sammlung 1889 S. 384, Baden 3 November 1888 G. u. V. Bl. 1888 Nr. XLIV S. 641, Bayern 26 November 1888 G. u. V. Bl. 1888 Nr. 54 S. 696, Elsass-Lothringen 24/23 November 1888 Zentr. u. B. Amtsbl. 1888 Nr. 52 S. 283 und 285, Hessen 8 Dezember 1888 Reg. Bl. 1888 Nr. 37, Niederland die unter Nr. 491 bereits genannte Verordnung vom 2 März 1887, Staatsblad Nr. 41, Preussen 17 November 1888 A. Bl. Coblenz 1888 Nr. 64.

Art. I. Die Polizei- oder Hafenbehörde des Einladeortes hat in jedem einzelnen Falle zu bestimmen, ob ätzende Stoffe: Schwefelsäure, Salpetersäure, Salzsäure u. s. w. auf besonderen Fahrzeugen zu führen sind oder mit anderen Gütern verladen werden dürfen. Gestattet sie die Verladung mit anderen Gütern, so hat sie zugleich die erforderlichen Vorsichtsmassreglen anzuordnen, denen sich der Schiffer unterwerfen muss. Ueber die von ihr getroffenen Anordnungen ertheilt siedem Schiffer eine besondere Bescheinigung, welche dieser auf Erfordern der Polizei-, Hafen-, Zoll- und Wasserbaubeamten vorzeigen muss.

Art. II. A. Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) u. s. w. dürfen auf dem Rheine nur dann versandt werden, wenn

1. auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte: „Arsenik (Gift)" angebracht sind, und

2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist, entweder

a. in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen, oder

b. in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem trockenem Holze verpackt sind, oder

c. in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

B. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, dürfen auf dem Rheine nur dann versandt werden, wenn

1. auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte: „Arsenik (Gift)" angebracht sind;

2. bei Verschickung in Ballons, Flaschen oder Kruken diese Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Korbe eingeschlossen sind;

3. bei Verschickung in Metall-, Holz- oder Gummi-Behältern diese Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind.

Diese Vorschriften gelten auch für die Gefässe, in welchen flüssige Arsenikalien transportirt worden sind.

C. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze u. s. w.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weisses und rothes Präcipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate als

Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch Zinkstaub sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem trockenem Holz gefertigten, mit Einlagereifen beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten versendet werden. Die Umschliessungen müssen so beschaffen sein, dass durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stösse u. s. w. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

Art. III. Wenn solche Giftstoffe (Artikel II) in Mengen von 5000 und mehr Kilogramm versendet werden sollen, so dürfen sie in Schiffen, welche andere Güter enthalten, nur in besonderen, wasserdicht abgeschlossenen Abtheilungen derselben verladen werden. Vor der Verladung muss der Schiffer der Polizei- und Hafenbehörde Anzeige erstatten. Diese hat sich davon zu überzeugen, dass die zur Aufnahme der Giftstoffe bestimmten Abtheilungen des Schiffes wirklich wasserdicht abgeschlossen sind.

Ingleichen hat dieselbe, falls solche Giftstoffe in Mengen unter 5000 Kilogramm zusammen mit anderen Gegenständen transportirt werden sollen, die Art und Weise der Verladung vorzuschreiben, wobei namentlich darauf zu achten ist, dass die Giftstoffe abgesondert von Consumtibilien gestaut werden. Ueber die von ihr getroffenen Anordnungen hat sie dem Schiffer eine Bescheinigung zu ertheilen.

Art. IV. Die Polizei- oder Hafenbehörde des Absendungsortes hat die Verladung zu untersagen, wenn die Kolli Beschädigungen erlitten haben, welche ohne Eröffnung wahrzunehmen sind.

Art. V. Auf Zuwiderhandlungen der Befrachter und der Schiffer gegen die Vorschriften dieser Verordnung, beziehungsweise gegen die Anordnungen der Hafen- oder Polizeibehörde findet der Artikel 32 der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 Anwendung.

498. **1888,** ABÄNDERUNG DER REGELN DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEZEICHNUNG DER DURCHFAHRTSÖFFNUNGEN IN DEN RHEINBRÜCKEN. Sammlung 1889 S. 369 f. f., Baden 31 Dezember 1888 G. u. V. Bl. 1889 Nr. 1 S. 25, Bayern 7 Dezember 1888 Kr. A. Bl. f. d. Pfalz 1888 Nr. 28 S. 111, Elsass-Lothringen 9 Januar 1889 Zentr. u. B. Amtsbl. 1889 Nr. 3 S. 12, Hessen Sammlung 1889 S. 371, Niederland 29 Dezember 1888 Staatsblad 1888 Nr. 229, Preussen 6 Dezember 1888 A. Bl. Coblenz 1888 Nr. 64 S. 339.

499. **31 März 1888,** PREUSSISCHE POLIZEI-VERORDNUNG BETR. DIE RHEINSCHIFFBRÜCKE BEI MÜLHEIM A. R. Sammlung 1889 S. 336 und 343, A. Bl. Cöln 1888 S. 104.

500. **24 August 1888,** BADISCHE TEILWEISE AUSSERKRAFTSETZUNG DER VERORDNUNG VOM 2 SEPTEMBER 1882 BETR. DIE BEZEICHNUNG DER HÖCHSTEN ZULÄSSIGEN EINSENKUNGSTIEFE UND DIE VERVOLLSTÄNDIGUNG DER SCHIFFS-ATTESTE. Sammlung 1889 S. 108, G. u. V. Bl. 1888 Nr. XXXV, S. 539.

Mit Bezug auf Artikel 1. Ziffer 5 der neuen Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flöszerei auf dem Rhein (Gesetzes- und Verordnungsblatt 1887 Nr. XXXIV. Seite 394) wird die diesseitige Verordnung vom 2. September 1882 (Gesetzes- und Ver-

ordnungsblatt Nr. XXVII. Seite 253), soweit dieselbe nicht in den §§ 1—4 Vorschriften für die Behörden enthält, auszer Wirksamkeit gesetzt.

Karlsruhe, den 24. August 1888.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

Der Ministerialdirektor.

EISENLOHR. Vdt. Dr. GLOCKNER.

501. 10 November 1888, NACHTRAG ZUM PREUSSISCHEN REGULATIV VOM 23 MÄRZ 1870 BETR. DIE AUSFÜHRUNG DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE (HIER UNTERSUCHUNG DER SCHIFFE). Sammlung 1889 S. 452, A. Bl. Coblenz 1888 Nr. 63 S. 330.

Zwischen den unterm 10. Juni 1882 abgeänderten § 29 und den § 30 des Regulativs vom 23. März 1870 wird der nachstehende § 29*a* eingeschoben.

§ 29*a*. 1. In den Schiffsattesten veraichter Schiffe ist von der Kommission neben der durch die Aichung ermittelten grössten Tragfähigkeit auch das Datum und die Nummer des darüber ausgefertigten Aichscheins sowie der Sitz der Behörde, welche denselben ausgefertigt hat, zu vermerken.

2. Wird ein auf seine Tragfähigkeit abgeschätztes Schiff später neu abgeschätzt, oder aber ein schon veraichtes Schiff auf Antrag des auf die Aiche verzichtenden Eigenthümers oder Führers nur abgeschätzt, so ist das Schiffsattest danach jedesmal entsprechend zu berichtigen. Zugleich sind die Bestimmungen unter 4 und 5 zu beachten.

3. Wird ein veraichtes Schiff auf Grund der Bestimmungen in den Absätzen 4 und 5 des Artikels 22 der revidirten Rheinschiffahrts-Akte untersucht und ergibt sich dabei, dass seine Tragfähigkeit in Folge baulicher Veränderung eine andere geworden ist, so wird die Tragfähigkeit, wenn der Eigenthümer oder Führer darauf verzichtet, das Schiff neu veraichen zu lassen, von der Kommission abgeschätzt und danach in das Schiffsattest eingetragen. Zugleich sind die Bestimmungen unter 4 und 5 zu beachten.

4. Wird die Tragfähigkeit eines veraichten Schiffes später bei Verzicht auf die Aiche nur abgeschätzt (vgl. Ziffer 2 und 3), so hat die abschätzende Kommission die Aichmerkmale (Skale u. s. w.) zu entfernen. Stimmt die Abschätzung mit der Tragfähigkeitsangabe auf den beiden vorderen Einsenkungsklammern nicht überein, so ist diese Angabe zu berichtigen. Zugleich hat die abschätzende Kommission auf die Rückgabe des oder der früheren Aichscheine zu halten und die zurückgegebenen unter Kennzeichnung ihrer Ungültigkeit zu den Akten zu nehmen; Aichscheine, deren Rückgabe nicht erfolgt, sind von der Kommission mittels Vermerks im Schiffsattest für ungültig zu erklären.

5. Von jeder ihrerseits ausgesprochenen Ungültigerklärung eines Aichscheins, sowie von jeder ersten oder späteren Abschätzung der Tragfähigkeit eines Schiffes und deren Ergebnisse hat die Kommission sogleich Anzeige an die Königliche Rheinstrombau-Verwaltung in Koblenz zu erstatten.

Auf Grund dieser und der übrigen aus den anderen Rheinuferstaaten ihr zugehenden Anzeigen wird die Rheinstrombau-Verwaltung bezügliche Mittheilung an die ausserdem betheiligten diesseitigen Schiffsuntersuchungs-Kommissionen und Aichämter gelangen lassen, welche danach ihre Akten und Register zu vervollständigen, bez. zu berichtigen haben.

6. Ueber die Ergebnisse der Tragfähigkeits-Abschätzungen und Schiffsaichungen sowie deren späterer Berichtigung haben die Schiffsuntersuchungs-Kommissionen anderen Behörden sowie Betheiligten auf Wunsch nähere Auskunft zu geben.

7. Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 1. Januar 1889 in Geltung.

502. 10 November 1888, NACHTRAG ZUM PREUSSISCHEN REGULATIV VOM 7 APRIL 1870 BETR. DIE EICHUNG DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 452, A. Bl. Coblenz 1888 Nr. 63 S. 330.

503. 22 Dezember 1888, NIEDERLÄNDISCHE VORSCHRIFTEN BETR. DIE EICHUNG DER RHEINSCHIFFE. Staatscourant 1888 Nr. 307.

504. 24 Dezember 1888, BADISCHE VERORDNUNG BETR. DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 419, G. u. V. Bl. 1889 Nr. I. S. 24.

Zum Vollzug des Artikels 22 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, die Schiffsatteste betreffend, wird verordnet, was folgt:

Die diesseitige Verordnung vom 2. September 1882 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Nr. XXVII.) erhält nachstehende Zusätze:

§. 12a. 1. In den Schiffsattesten veraichter Schiffe ist neben der durch die Aichung ermittelten grösszten Tragfähigkeit auch das Datum und die Nummer des darüber ausgefertigten Aichscheines, sowie der Sitz der Behörde, welche diesen ertheilt hat, zu vermerken.

2. Wird ein veraichtes Schiff auf Grund der Bestimmungen in den Absätzen 4 und 5 des Artikels 22 der revidirten Rheinschifffahrtsakte untersucht, und ergibt sich dabei, dasz seine Tragfähigkeit in Folge baulicher Veränderung eine andere geworden ist, so wird dieselbe, wenn nicht der Eigenthümer oder Führer es vorzieht, das Schiff neu veraichen zu lassen, in das Schiffsattest gemacht. Zugleich sind (§§. 16, 21 der Aichordnung) die Aichmerkmale (Skala u. s. w.) unkenntlich zu machen oder zu entfernen.

Der alte Aichschein ist, wenn erhältlich, zurückzuziehen und der Behörde, welche denselben s. Z. ausstellte, mit Ungiltigkeitserklärung versehen zuzustellen.

3. Die Akten und Untersuchungsprotokolle über die Schiffsuntersuchungen sind nach Maszgabe der vorstehenden Zusatzbestimmungen und der von Behörden anderer Uferstaaten eingehenden Nachrichten über erste oder spätere Aichung, oder Tragfähigkeitsabschätzung zu vervollständigen und zu berichtigen.

4. Der Vorstand der Untersuchungskommission hat von allen Tragfähigkeitsabschätzungen, späterer Berichtigung derselben und der gleichenden besonders bekannt zu gebenden Behörden der übrigen Uferstaaten Nachricht zugehen zu lassen.

§. 17a. Für die Nachuntersuchung, Vervollständigung und Eintragung von durch die Untersuchungskommission in Heilbronn für den Neckar ausgestellten Schiffsattesten wegen Zulassung zur Fahrt auf dem Rhein, sowie von in Niederland ausgestellten Schiffsattesten für deutsche Schiffe (Artikel 1. Ziffer 5 der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flöszerei auf dem Rhein) werden nur drei Fünftel der Ansätze des Gebührentarifs (§. 17) berechnet und hat hiebei auszer dem Vorstand nur das schifffahrtskundige Mitglied der Kommission mitzuwirken.

Karlsruhe, den 24. Dezember 1888.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

TURBAN. Vdt. Dr. FIESZLER.

505. 24 Dezember 1888, BADISCHE VERORDNUNG BETR. DIE EICHUNG DER RHEINSCHIFFE. Sammlung 1889 S. 420, G. u. V. Bl. 1888 Nr. I. S. 1.

506. 1889, VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEFÖRDERUNG VON PETROLEUM IN KASTENSCHIFFEN AUF DEM RHEINE. Baden 13 Februar 1890 G. u. V. Bl. 1890 Nr. VI S. 121, Bayern 22 Januar 1890 G. u. V. Bl. 1890 Nr. 3, Elsass-Lothringen 13/12 Februar 1890 Zentr. u. B. Amtsbl. 1890 Nr. 8, Hessen 31 Januar 1890 Reg. Bl. 1890 Nr. 5, Niederland 25 Februar 1890 Staatsblad 1890 Nr. 28, Preussen 30 Januar 1890 A. Bl. Coblenz 1890 Nr. 9, sowie der Nachtrag zum Regulativ vom 23 März 1870 betr. die Ausführung der revidierten Rheinschiffahrts-Akte (hier Untersuchung der Schiffe) vom 30 Januar 1890.

(BADEN) Nachdem die Regierungen der Rheinuferstaaten den von der Centralkommission für die Rheinschifffahrt in deren auszerordentlicher und ordentlicher Sitzung vom vorigen Jahr beschlossenen polizeilichen Vorschriften für die Beförderung von Petroleum in Kastenschiffen auf dem Rhein die Genehmigung ertheilt haben, bringen wir dieselben nachstehend mit dem Anfügen zur öffentlichen Kenntnisz, dasz solche mit dem 1. März d. J. in Wirksamkeit treten.

Karlsruhe, den 13. Februar 1890.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

Der Ministerialdirektor.

EISENLOHR. Vdt. SELDNER.

(BAYERN.) In der Sitzung der Rheinschiffahrtscentralcommission vom 9. August 1889 ist von den Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten die Erlassung gemeinsamer polizeilicher Vorschriften über die Beförderuug von Petroleum in Kastenschiffen auf dem Rheine vereinbart worden.

Nachdem diese Vorschriften die Zustimmung sämmtlicher betheiligter Staaten gefunden haben, werden dieselben auf Grund Allerhöchster Ermächtigung Seiner Königlichen Hoheit des *Prinzen Luitpold*, des Königreichs Bayern Verweser, mit dem Beifügen zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz sie am 1. März 1890 in Wirksamkeit zu treten haben und dasz auf Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften Art. 32 der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 Anwendung findet.

München, den 22. Januar 1890.

Frhr. v. CRAILSHEIM. Frhr. v. LEONROD. Staatsrath v. NEUMAYR.

Der General-Sekretär:

Ministerialrath v. NIES.

(ELSASS-LOTHRINGEN.) Nach Einsicht des Beschlusses der Central-Kommission für die Rheinschifffahrt zu Mannheim vom 9. August 1889, betreffend die Beförderung von Petroleum in Kastenschiffen auf dem Rhein, und der Ministerialerlasse vom 7. November 1889 I. D. 5645 und 9. Februar 1890 I. D. 723 verordne ich, was folgt:

.....

Straszburg, den 12. Februar 1890. *Der Bezirkspräsident*

v. FREYBERG.

(HESSEN.) Nachdem die von der Central-Kommission für die Rheinschiffahrt in Betreff des Erlasses polizeilicher Vorschriften über die Beförderung von Petroleum in sogenannten Kastenschiffen gefaszten Beschlüsse die Genehmigung der Rheinuferstaaten gefunden haben, werden die hiernach vereinbarten Vorschriften nachstehend mit dem Anfügen zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz solche mit Wirkung vom 1. März 1890 in Kraft treten.

.....

Darmstadt, den 31. Januar 1890.

Groszherzogliches Staatsministerium.
FINGER.
Dr. v. WEDEKIND.

(NIEDERLAND.) Wij WILLEM III, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid, van 4 Februari 1890, La. L, afdeeling Waterstaat, en van Buitenlandsche Zaken, van 5 Februari 1890, no. 881, IIde afdeeling;

Gezien de artikelen 1 en 32 der herziene akte omtrent de Rijnvaart, den 17den October 1868 te *Mannheim* gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmachtigden van de Regeeringen der Rijnoeverstaten en voor zooveel noodig goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* no. 37);

Den Raad van State gehoord (advies van 21 Februari 1890, no. 5);

Gezien het nader rapport van Onze voornoemde Ministers, van 22 Februari 1890, La. G, afdeeling Waterstaat, en van den 24sten daaraanvolgende, no. 1764, 2de afdeeling;

Overwegende, dat door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, in hare laatste gewone zitting, bepalingen zijn vastgesteld voor het vervoer van petroleum in ketelschepen langs den *Rijn* en dat daarmede overeenstemmende voorschriften voor den *Nederlandschen Rijn* moeten worden uitgevaardigd;

Hebben goedgevonden en verstaan:

1o. te bekrachtigen de volgende politiebepalingen voor het vervoer van petroleum in ketelschepen langs den *Rijn*:

.....

2o. te bepalen, dat dit besluit in werking zal treden op den vijfden dag na de dagteekening van het *Staatsblad* en de *Staatscourant*, waarin het is geplaatst.

Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Buitenlandsche Zaken zijn belast met de uitvoering van dit besluit, dat gelijktijdig in het *Staatsblad* en in de *Staatscourant* zal worden geplaatst en in afschrift aan den Raad van State medegedeeld.

Het Loo, den 25sten Februari 1890. WILLEM.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
HAVELAAR.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
HARTSEN.

Uitgegeven den *vierden* Maart 1890.
De Minister van Justitie,
RUYS VAN BEERENBROEK.

(PREUSSEN.) Nachdem die Regierungen der Rheinuferstaaten eine gleichmäszige Regelung der Beförderung von Petroleum in Kastenschiffen auf dem Rheine beschlossen haben, erlasse ich darüber mit Bezug auf dem Artikel 32 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. Oktober 1868 (Gesetzsammlung für 1869 S. 798) und auf Grund des § 136 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetzsammlung S. 195) für den Rhein in der Provinz Hessen-Nassau und in der Rheinprovinz die nachstehende Polizei-Verordnung.

.....

Berlin, den 30. Januar 1890.

Der Minister für Handel und Gewerbe.
In Vertretung: MAGDEBURG.

Erfordernisse für die bauliche Beschaffenheit, Einrichtung und Ausrüstung von Petroleum-Kastenschiffen auf dem Rhein.

§ 1. Offenes Petroleum von weniger also,7 spezifischem Gewicht darf in Kastenschiffen nicht befördert werden.

§ 2. Kein Laderaum für offenes Petroleum (Petroleumkasten) darf auf mehr als 98 Prozent des Raums, welchen er einschlieszlich seines etwaigen Doms oder sonstigen Ausdehnungsraums enthält, mit Petroleum gefüllt werden.

§ 3. Auf Kastenschiffen mit Petroleumladung an Bord darf, auszer in den Kajüten, weder Feuer oder offenes Licht gehalten, noch Tabak geraucht werden; auch dürfen auf denselben weder Sprengstoffe, noch leicht entzündliche Gegenstände vorhanden sein.

§ 4. Die Verwendung von Kraftmaschinen, welche durch Feuerwirkung in Thätigkeit gesetzt werden, ist auf Petroleum-Kastenschiffen nicht gestattet.

§ 5. Jedes Petroleum-Kastenschiff musz mit einem oberhalb der Wasserlinie um das ganze Fahrzeug laufenden hellblauen Anstrich von 0,3 m. Breite versehen sein.

§ 6. In Schleppzügen darf hinter einem Petroleum-Kastenschiffe kein anderes Fahrzeug geführt werden.

Eischen voor den bouw, de inrichting en de uitrusting van petroleum-ketelschepen langs den Rijn.

Art. 1. Niet in fustwerk besloten petroleum van minder dan 0.7 specifiek gewicht mag niet in ketelschepen vervoerd worden.

Art. 2. De laadruimte voor niet in fustwerk besloten petroleum of petroleumketel mag tot niet meer dan 98 percent van zijn inhoud, met inbegrip van het gebogen deksel, wanneer dit is aangebracht of van eenige andere ruimte voor het uitzetten, met petroleum gevuld worden.

Art. 3. Op ketelschepen die eene lading petroleum aan boord hebben, mag, behalve in de kajuiten, geen vuur of niet afgesloten licht gebruikt noch tabak gerookt worden; ook mogen op deze schepen noch ontplofbare stoffen, noch licht ontvlambare voorwerpen aanwezig zijn.

Art. 4. Het gebruik van krachtmachines, die door het stoken van vuur in werking gebracht worden, is op petroleum-ketelschepen niet geoorloofd.

Art. 5. Elk petroleum-ketelschip moet voorzien zijn van een boven de waterlijn langs geheel het vaartuig loopende lichtblauwe streep van 0.3 M. breedte.

Art. 6. Bij sleepkonvooien mag achter een petroleum-ketelschip geen ander vaartuig aangespannen worden.

§ 7. Vorbehaltlich der für Häfen, Lade-, Lösch- und Liegeplätze geltenden besonderen Vorschriften dürfen auf dem Strome und an den Ufern Petroleumkasten nur an den dazu von der zuständigen Polizeibehörde bestimmten Stellen gefüllt und geleert werden.

Die Regierungen der Rheinuferstaaten haben die Beförderung von Petroleum in sogenannten Tank- oder Cisternenschiffen auf dem Rhein für zulässig erklärt und sich übernach folgende Erfordernisse für die bauliche Beschaffenheit, Einrichtung und Ausrüstung von Petroleum-Kastenschiffen auf dem Rheine geeinigt:

1) Boden und Wände von Petroleum-Kastenschiffen müssen von Eisen sein.

2) Ein Petroleumkasten (Laderaum für offenes Petroleum) darf nicht mehr als 150 cbm halten; er musz durch eine eiserne Decke, sowie durch eiserne Querwände abgeschlossen sein, deren Nähte genügend gedichtet sind, um ein Ausrinnen von Petroleum zu verhindern.

3) Die Decke jedes Petroleumkastens und jeder Abtheilung eines solchen musz ein fest und dicht verschlieszbares Mannloch haben.

4) Die Petroleumkasten dürfen unter sich durch je eine von Deck aus schlieszbare Oeffnung oder Röhre von höchstens 200 qcm Weite verbunden sein. Besonders angebrachte Abzugsrohre sowie als solche dienende Einlaszrohre müssen mit dichtem Drahtnetz überdeckt sein.

5) Kajüträume dürfen nicht unmittelbar an Petroleumkasten stoszen; es musz zwischen denselben ein Abstand von mindestens 0,5 m bleiben und, wenn dieser Abstand weniger als 1 m beträgt, die dem Petroleumkasten zugewandte Seite des Kajütenraumes eine eiserne Wand haben.

6) Bolder, Masten, Windebäume und

Art. 7. Behoudens de voor havens, laad-, los- en aanlegplaatsen geldende bijzondere voorschriften, mogen op de rivier en aan de oevers petroleumketels alleen op de door de bevoegde ambtenaren der politie aangewezen plaatsen gevuld en geledigd worden.

I. De bodem en wanden van petroleum-ketelschepen moeten van ijzer zijn.

II. Een petroleumketel (laadruimte voor niet in fustwerk besloten petroleum) mag geen grooteren inhoud dan 150 M³. hebben; hij moet afgesloten zijn door een ijzeren deksel, alsmede door ijzeren dwarswanden, waarvan de naden dicht genoeg zijn om het uitvloeien van petroleum te beletten.

III. Het deksel van elken petroleumketel en van elke afdeeling van den ketel moet een stevig en goed sluitbaar mangat hebben.

IV. De petroleumketels mogen onderling elk door eene, van het dek uit af te sluiten, opening of buis van ten hoogste 200 c.M³. wijdte verbonden zijn. Afzonderlijk aangebrachte afvoerpijpen, zoowel als toevoerpijpen welke als zoodanig dienst doen, moeten met een net van fijn ijzerdraad overdekt zijn.

V. Kajuiten mogen niet onmiddellijk aan petroleumketels grenzen; daartusschen moet een afstand van tenminste 0.5 M. blijven, en wanneer deze afstand minder dan 1 M. bedraagt, moet de zijde van de kajuit, welke aan den kant van den petroleum-ketel ligt, een ijzeren wand hebben.

VI. Bolders, masten, laad boomènen

andere Vorrichtungen dürfen nicht so angebracht sein, dasz durch deren Gebrauch ein Petroleumkasten undicht werden kann.

7) Zur Befestigung und Mehrung müssen Petroleum-Kastenschiffe mit Ketten oder Drahts eilen ausgerüstet sein, welche an dem zur Befestigung am Lande dienenden Ende ein auslösbares Glied haben.

andere toestellen mogen niet zoodanig aangebracht zijn, dat door het gebruik daarvan een petroleum-ketel lek kan worden.

VII. Voor het vastleggen en meren moeten petroleum-ketelschepen van kettingen of staaldraadkabels voorzien zijn, welke aan het uiteinde, dat dient om het schip aan het land vast te maken, een gemakkelijk los te maken schakel of ring hebben.

507. 22 Januar 1889, HESSISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DIE AUFHEBUNG DER VEREINBARUNG VOM 31 DEZEMBER 1831 UND DIE ERRICHTUNG EINES GROSSHERZOGLICHEN SCHIFFS-EICHAMTS IN MAINZ. Sammlung 1889 S. 442, Reg. Bl. 1889 Nr. 4.

508. 25 Januar 1889, NACHTRAG ZUM PREUSSISCHEN REGULATIV VOM 23 MÄRZ 1870 BETR. DIE AUSFÜHRUNG DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE (HIER UNTERSUCHUNG DER SCHIFFE). Sammlung 1889 S, 454, A Bl. Coblenz Nr. 7 S. 33.

Zur Ergänzung des durch den Nachtrag vom 10. Juni 1882 abgeänderten § 34 des Regulativs vom 23. März 1870, betreffend die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrts-Akte, wird hierdurch vorgeschrieben, dass für die zufolge Artikel I Ziffer 5 der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rheine eintretenden Nachuntersuchungen der in Niederland mit Schiffsattesten versehenen deutschen Rheinschiffe, welche sich auf die Ermittelung und Feststellung der erforderlichen Ausrüstung und Bemannung einschliesslich deren Eintragung in das Schiffsattest beschränken, an die Schiffs-Untersuchungs-Kommission zu zahlen sind:

1) von Dampfschiffen bis zu 15 Pferdekräften im Ganzen .... 4 M. — Pf.
2) von Dampfschiffen über 15 Pferdekräfte im Ganzen ..... 5 M. — Pf.
3) von anderen Schiffen für jede Tonne Tragfähigkeit ..... — M. 4 Pf.
im Ganzen jedoch nicht mehr als ..... 15 M. — Pf.

509. 26 Januar 1889, HESSISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE UND AUSSTELLUNG DER SCHIFFSATTESTE. Sammlung 1889 S. 442, Reg. Bl. 1889 Nr. 4 S. 43.

In Ausführung des Artikels 22 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 werden folgende Zusätze zu dem Regulativ vom 7. September 1882 (Reg.-Blatt Nr. 19), die Untersuchung der Rheinschiffe und die Ausstellung der Schiffsatteste betreffend, hiermit zur öffentlichen Kenntnisz gebracht:

§ 12a. 1) In den Schiffsattesten veraichter Schiffe ist neben der durch die Aichung ermittelten grösszten Tragfähigkeit auch das Datum und die Nummer des darüber ausgefertigten Aichscheins, sowie der Sitz der Behörde, welche diesen ertheilt hat, zu vermerken.

2) Wird ein veraichtes Schiff auf Grund der Bestimmungen in den Absätzen 4 und 5 des Artikels 22 der revidirten Rheinschifffahrtsakte untersucht und ergiebt sich dabei, dasz seine Tragfähigkeit in Folge baulicher Veränderung eine andere

geworden ist, so wird dieselbe, wenn nicht der Eigenthümer oder Führer es vorzieht, das Schiff neu veraichen zu lassen, in das Schiffsattest nur nach Abschätzung eingetragen und darüber besonderer Vermerk im Schiffsattest gemacht. Zugleich sind die Aichmerkmale (Skala u. s. w.) unkenntlich zu machen oder zu entfernen.

Der alte Aichschein ist, wenn erhältlich, zurückzuziehen, und der Behörde, welche denselben s.Z. ausstellte, mit Ungiltigkeitserklärung versehen zuzustellen.

3) Die Akten und Untersuchungsprotokolle über die Schiffsuntersuchungen sind nach Maszgabe der vorstehenden Zusatzbestimmungen udn der von Behörden anderer Uferstaaten eingehenden Nachrichten über erstere oder spätere Aichung, oder Tragfähigkeitsabschätzung zu vervollständigen und zu berichtigen.

4) Der Vorstand der Untersuchungs-Kommission hat von allen Tragfähigkeitsabschätzungen, späterer Berichtigung derselben und dergleichen den besonders bekannt zu gebenden Behörden der übrigen Uferstaaten Nachricht zugehen zu lassen.

§ 17a. Für die Nachuntersuchung, Vervollständigung und Eintragung von in Niederland ausgestellten Schiffsattesten für deutsche Schiffe (Artikel 1 Ziffer 5 der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flöszerei auf dem Rhein) werden nur drie Fünftel der Ansätze des Gebührentarifs (§17) berechnet und hat hierbei auszer dem Vorstand nur ein und zwar in der Regel das schifffahrtskundige Mitglied der Kommission mitzuwirken.

Darmstadt, den 26. Januar 1889.

Groszherzogliches Staatsministerium.

FINGER. Dr. v. WEDEKIND.

510. 4/7 Mai 1889, ABÄNDERUNG DER ELSASS-LOTHRINGSCHEN VERORDNUNG BETR. DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE. Zentr. u. B. Amtsbl. 1889 Nr. 20 S. 117. Die Verordnung vom 7 Mai wird hier abgedruckt.

Auf Grund des Erlasses des Ministeriums für Elsasz-Lothringen vom 30. April 1889 bestimme ich hierdurch zur Ergänzung des §. 25 der Verordnung vom 12. Februar 1883, die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend, dasz für die zufolge Artikel I Ziffer 5 der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flöszerei auf dem Rhein eintretenden Nachuntersuchungen der in Niederland mit Schiffsattesten versehenen deutschen Rheinschiffe, welche sich auf die Ermittelung und Feststellung der erforderlichen Ausrüstung und Bemannung einschlieszlich deren Eintragung in das Schiffsattest beschränken, nur drei Fünftel der Ansätze des Gebührentarifs zu berechnen sind und dasz bei diesen Nachuntersuchungen auszer dem Vorstand nur ein, und zwar in der Regel das schifffahrtskundige Mitglied der Kommission mitzuwirken hat.

Colmar, den 7. Mai 1889.

Der Bezirkspräsident
v. JORDAN.

511. 17 Mai 1889, BAYRISCHE KÖNIGLICHE VERORDNUNG BETR. DAS EICHEN DER RHEINSCHIFFE. G. u. V. Bl. 1889 S. 349.

512. 19 Juni 1889, BAYRISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DAS EICHEN DER RHEINSCHIFFE. Kr. A. Bl. der Pfalz 1889 S. 45.

513. 14 September 1889, ABÄNDERUNG DES HESSISCHEN REGULATIVS VOM 5 AUGUST 1882 BETR. DAS STEUERMANNSWESEN. Reg. Bl. 1889 Nr. 19.

514. 25 Oktober 1889, ABÄNDERUNG DES NIEDERLÄNDISCHEN KÖNIGLICHEN BESCHLUSSES VOM 29 DEZEMBER 1867 BETR. DAS LOOTSEN- UND BAKENWESEN. Staatsblad 1889 Nr. 198.

515. 30 Januar 1890, NACHTRAG ZUM PREUSSISCHEN REGULATIV VOM 23 MÄRZ 1870 BETR. DIE AUSFÜHRUNG DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE (HIER UNTERSUCHUNG DER SCHIFFE). A. Bl. Coblenz 1890 Nr. 9 S. 63.

Am Schlusse des § 27 des Regulativs vom 23. März 1870, werden folgende am 1. März 1890 in Geltung tretende Bestimmungen hinzugefügt:

Bei Untersuchung von Petroleum-Kastenschiffen ist darauf zu sehen, dasz folgenden Erfordernissen genügt ist:

1. Boden und Wände von Petroleum-Kastenschiffen müssen von Eisen sein.

2. Ein Petroleumkasten (Laderaum für offenes Petroleum) darf nicht mehr als 150 cbm halten; er musz durch eine eiserne Decke sowie durch eiserne Querwände abgeschlossen sein, deren Nähte genügend gedichtet sind, um ein Ausrinnen von Petroleum zu verhindern.

3. Die Decke jedes Petroleumkastens und jeder Abtheilung eines solchen musz ein fest und dicht verschliezsbares Mannloch haben.

4. Die Petroleumkasten dürfen unter sich durch je eine von Deck aus schlieszbare Oeffnung oder Röhre von höchstens 200 qcm Weite verbunden sein.

Besonders angebrachte Abzugsrohre, sowie als solche dienende Einlaszrohre müssen mit dichtem Drahtnetz überdeckt sein.

5. Kajüträume dürfen nicht unmittelbar an Petroleumkasten stoszen; es musz zwischen denselben ein Abstand von mindestens 0,5 m bleiben und, wenn dieser Abstand weniger als 1 m beträgt, die dem Petroleumkasten zugewandte Seite des Kajütenraums eine eiserne Wand haben.

6. Bolder, Masten, Windebäume und andere Vorrichtungen dürfen nicht so angebracht sein, dasz durch deren Gebrauch ein Petroleumkasten undicht werden kann.

7. Zur Befestigung und Mehrung müssen Petroleum-Kastenschiffe mit Ketten oder Drahtseilen ausgerüstet sein, welche an dem, zur Befestigung am Lande dienenden Ende ein auslösbares Glied haben.

Berlin, den 30. Januar 1890.

Der Minister für Handel und Gewerbe.
In Vertretung: MAGDEBURG.

516. 6 Oktober 1890, NACHTRAG ZUM PREUSSISCHEN REGULATIV VOM 23 MÄRZ 1870 BETR. DIE AUSFÜHRUNG DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE (HIER UNTERSUCHUNG DER SCHIFFE). A. Bl. Trier 1890 Nr. 44 S. 351.

Zwischen den ersten und den zweiten Satz in § 30 des Regulativs vom 23. März 1870 wird folgender Satz eingeschoben:

Die tiefste Einsenkung, also die Unterkante der Einsenkungsklammern, darf aber mittschiffs nicht höher, als die Oberkante des Wassergangs liegen; zugleich

musz sie sowohl bei gedeckten wie bei ungedeckten Schiffen mindestens noch 30 cm Freibord lassen, in welchen letzteren ein fester Tennebaum jedoch einzurechnen ist.

Berlin, den 6. Oktober 1890.

Der Minister für Handel und Gewerbe.
In Vertretung: gez. MAGDEBURG.

517. 6 Oktober 1890, NACHTRAG ZUM PREUSSISCHEN REGULATIV VOM 7 APRIL 1870 BETR. DIE EICHUNG DER RHEINSCHIFFE. A. Bl. Trier 1890 Nr. 44 S. 351.

518. 22 Juli 1891, AUFHEBUNG DER BADISCH-BAYRISCHEN BRÜCKENORDNUNGEN FÜR DIE FLIEGENDEN BRÜCKEN BEI RHEINHAUSEN UND LEOPOLDSHAFEN VOM 13 DEZEMBER 1866 UND 26 APRIL 1870. Badisches G. u. V. Bl. 1891 S. 163.

519. 26 Oktober 1891. PREUSSISCHE VERORDNUNG im A. Bl. Coblenz 1891 Nr. 52.

520. 1892, ABÄNDERUNG DER ARTT. 18, 22 UND NEUER ART. 32*a* DER POLIZEIORDNUNG VON 1887. Baden 14 Januar 1893 G. u. V. Bl. 1893 Nr. II S. 4, Bayern 22 Januar 1893 G. u. V. Bl. 1893 Nr. 4 S. 42, Elsass-Lothringen 21 Januar 1893 Zentr. u. B. Amtsbl. 1893 Nr. 4 S. 10, Hessen 18 Januar 1893 Reg. B. 1893 Nr. 1, Niederland 30 Januar 1893 Staatsblad 1893 Nr. 29, Preussen 19 Januar 1893 A. Bl. Coblenz Nr. 3.

1. Artikel XVIII. Ziffer 5 der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flöszerei auf dem Rhein erhält nachfolgende Fassung:

5. „Die Beseitigung von Schiffen, Flöszen und anderen Gegenständen, welche gesunken, gestrandet oder auf den Grund gerathen sind, kann durch die zuständige Behörde, wenn solche nach deren Ansicht die Schifffahrt hindern oder gefährden, unbeschadet des Anspruchs auf Ersatz der ihr hierdurch erwachsenden Kosten, veranlaszt werden.

Die Beseitigung erfolgt, wenn solche nach Ansicht der zuständigen Behörde keinen Aufschub leidet, oder wenn die Betheiligten sie verweigern oder nicht anzutreffen sind, ohne Weiteres. In anderen Fällen wird den Betheiligten eine angemessene Frist gesetzt; erfolgt innerhalb derselben die Beseitigung nicht oder nicht vollständig, so wird sie staatsseitig herbeigeführt.

Die nach Landrecht den betreffenden

2°. Art. XVIII no. 5 van genoemd reglement wordt gelezen als volgt:

„Vaartuigen, vlotten en andere voorwerpen die gezonken, gestrand of aan den grond geraakt zijn, kunnen door het bevoegd gezag worden opgeruimd, wanneer dit van oordeel is, dat zij voor de scheepvaart hinderlijk of gevaarlijk zijn, onverminderd de aanspraak op vergoeding der daardoor ontstane kosten."

„De opruiming heeft onmiddellijk plaats wanneer het bevoegd gezag van oordeel is, dat zij geen uitstel kan lijden of wanneer de belanghebbenden daartoe niet willen overgaan of niet zijn te vinden. In andere gevallen wordt aan de belanghebbenden een bekwame termijn gesteld; is binnen dezen termijn de opruiming niet of niet volkomen geschied, dan heeft zij van Staatswege plaats."

„Vorenstaande bepalingen maken

Behörden zukommenden weitergehenden Befugnisse werden durch vorstehende Bestimmungen nicht berührt."

2. Der Eingang von Ziffer 3 des Artikels XXII. der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flöszerei auf dem Rheine erhält folgende Fassung:

3. „Für durch Dampfschiffe geschleppte Flösze genügen oberhalb Bingen die Hälfte, von Bingen bis St. Goar drei Viertel und von St. Goar bis Wesel zwei Drittel, unterhalb Wesel ein Drittel der Pflichtbemannung nach Ziffer 1" u. s. w. wie bisher.

3. Nach Artikel XXXII. der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flöszerei auf dem Rheine wird eingerückt:

Artikel XXXII. a. 1. Auf den Stromstrecken unterhalb der Spijk'schen Fähre gelten an Stelle von Artikel XV. Ziffer 2 für das Verhalten während des Fahrens bei Nachtzeit folgende Vorschriften:

A. Jedes während der Nacht unter Dampffahrende Dampfschiff *ohne* Anhang hat zu führen:

a. an oder vor dem vorderen Maste in einer Höhe von nicht weniger als 6 Meter über dem Schiffsrumpfe und wenn das Schiff über 6 Meter breit ist, dann in einer Höhe von nicht weniger als der Breite des Schiffs über dem Schiffsrumpfe: eine Laterne, welche ein gleichmäsziges und ununterbrochenes helles weiszes Licht entweder über den ganzen Horizont oder mindestens über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompaszstrichen wirft, welche sich auf je 10 Striche zu beiden Seiten des Fahrzeuges vertheilen, so dasz also ihr Schein von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet noch bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinausfällt und von solcher Lichtstärke, dasz es bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 4 Kilometer weit sichtbar ist;

geen inbreuk op de verder strekkende bevoegdheden, door de wetten van elk land aan het bevoegd gezag toegekend."

3°. Art. XXII no. 3 van genoemd reglement wordt gelezen als volgt:

„Voor vlotten, die door stoomschepen gesleept worden zijn boven *Bingen* de helft, van *Bingen* tot *St. Goar* drie vierden, en van *St. Goar* tot *Wezel* twee derden, beneden *Wezel* een derde der onder 1°. genoemde verplichte bemanning voldoende, enz., zooals tot dusver."

4°. Na art. XXXII wordt een nieuw artikel XXXII*a* ingevoegd, luidende als volgt:

Art. XXXII*a*. 1°. Op het riviervak beneden het Spijksche veer gelden, in plaats van artikel 15, 2°., voor de te nemen maatregelen gedurende de vaart bij nacht de volgende voorschriften:

A. Elk bij nacht onder stoom varend stoomschip, dat geen sleepdienst uitoefent moet voeren:

a. aan of voor den fokkemast, op eene hoogte boven den romp van niet minder dan 6 meter, en indien het vaartuig meer dan 6 meter breed is, op eene hoogte van niet minder dan de breedte van het vaartuig, gemeten over den scheepsromp, een lantaarn die een gelijkmatig en onafgebroken helder wit licht werpt, óf over den geheelen horizon, óf ten minste over een boog van den horizon van 20 kompasstreken, waarvan 10 ter wederzijde van het vaartuig vallen, zoodat de schijn, in de richting van de as van het vaartuig naar voren gerekend, nog tot op 2 streken achterlijker dan dwars van het vaartuig valt en van eene zoodanige lichtsterkte, dat het bij donkeren nacht en goed zicht op een afstand van ten minste 4 kilometer zichtbaar is;

b. an der Steuarbordseite eine Laterne, welche ein gleichmäsziges und ununterbrochenes grünes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaszstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffs nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinaus;

c. an der Backbordseite eine Laterne welche ein gleichmäsziges und ununterbrochenes rothes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaszstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffs nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinaus;

d. die vorstehend unter b. und c. genannten grünen und rothen Seitenlichter müssen bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 Kilometer weit sichtbar sein. Auch müssen sie binnenbords so abgeblendet sein, dasz das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

e. Auf kleinen Dampffahrzeugen dürfen die unter b. und c. genannten grünen und rothen Seitenlichter in *einer* entsprechend eingerichteten Laterne am Vordersteven geführt werden.

B. Jedes während der Nacht unter Dampf fahrende Dampfschiff *mit* Anhang hat auszer den vorstehend unter A. genannten Lichtern noch ein zweites weiszes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit sowie an gleicher Stelle, wie das vorstehend unter A. a. genannte, und zwar 0,8 Meter bis 1,0 Meter senkrecht über oder unter demselben zu führen.

C. Jedes Fahrzeug, welches während der Nacht geschleppt wird oder ohne Dampfkraft in Fahrt ist, einerlei, ob es segelt, treibt, getreidelt, gezogen, gerudert oder sonstwie ohne Dampfkraft fortbewegt wird, hat eine Laterne mit

b. aan stuurboordzijde een lantaarn, die een gelijkmatig en onafgebroken groen licht werpt over een boog van den horizon van 10 kompasstreken, en wel in de richting van de as van het vaartuig naar voren gerekend, tot 2 streken achterlijker dan dwars;

c. aan bakboordzijde een lantaarn, die een gelijkmatig en onafgebroken rood licht werpt over een boog van den horizon van 10 kompasstreken en wel in de richting van de as van het vaartuig naar voren gerekend tot 2 streken achterlijker dan dwars;

d. de hierboven onder *b* en *c* genoemde groene en roode zijlichten moeten bij donkeren nacht en goed zicht, ten minste 2 kilometer ver zichtbaar zijn. Ook moeten zij binnenboords zoodanig bedekt zijn, dat het groene licht niet van bakboordzijde en het roode niet van stuurboordzijde kan gezien worden;

e. op kleine stoomvaartuigen mogen de onder *b* en *c* genoemde groene en roode zijlichten in een daartoe ingerichte lantaarn aan den voorsteven gevoerd worden.

B. Elk bij nacht onder stoom varend stoomschip, dat sleepdienst uitoefent, moet, behalve de hierboven onder *A* genoemde lichten, nog een tweede wit licht van gelijke inrichting en gesteldheid en terzelfder plaatse als het onder *A a* genoemde voeren en wel niet minder dan 0,8 meter en niet meer dan 1 meter loodrecht boven of beneden het eertsgenoemde.

C. Elk vaartuig, dat bij nacht gesleept wordt, of zonder stoomvermogen vaart, hetzij het zeilt, drijft, geboomd, getrokken, geroeid of op welke wijze ook zonder stoomvermogen voortbewogen wordt, moet een lantaarn met

hellem weiszen Lichte vorn oben am Maste oder mindestens 3 Meter hoch über seinem Rumpfe an einer Stange zu führen. Dieses Licht musz auf Fahrzeugen, welche geschleppt werden oder segeln, bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 Kilometer weit sichtbar sein.

Auf Fahrzeugen ohne Mast musz ein Licht so angebracht sein dasz es von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

2. Auszerdem gelten für die Laternenführung auf den Stromstrecken unterhalb der Spijkschen Fähre noch insbesondere folgende Bestimmungen:

A. Für das Verhalten beim Festfahren und Versinken. Die Liegestelle eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Floszes ist auszer durch die in Artikel XVIII. Ziffer 3 vorgesehene weisze Laterne noch weiter durch eine rothe Laterne zu bezeichnen, welche lothrecht über der weiszen in einem Abstande von nicht weniger als 0,5 Meter und nicht mehr als 1 Meter geführt wird und deren Lichtstärke den an das weisze Licht gestellten Anforderungen entspricht. Befindet sich die Liegestelle eines ganz unter Wasser gesunkenen Fahrzeuges seitlich von dem angebrachten Nachen, so ist an derjenigen Seite, an welcher das Fahrwasser nicht frei ist, eine zweite rothe Laterne zu führen.

Bei Tage treten an Stelle sämmtlicher vorgeschriebenen Laternen schwarze Kugeln.

B. Für Flösze. Die nach Artikel XV. Ziffer 6 und Artikel XIX. Ziffer 5 auf Flöszen anzubringenden Laternen müssen 2 bis 4 Meter Abstand unter einander haben und auch beim Stillliegen des Floszes 4 Meter hoch aufgestellt werden.

C. Für Dampffähren. Die Schiffsführer von Dampffahrzeugen, welche Fährdienst thun, haben statt der sonst für Dampfschiffe vorgeschriebenen Laternen ein weisses Licht vorn oben am Maste oder mindestens 3 Meter hoch über seinem Rumpfe an einer Stange zu führen. Dieses Licht musz auf Fahrzeugen, welche geschleppt werden oder segeln, bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 Kilometer weit sichtbar sein.

Auf Fahrzeugen ohne Mast musz ein Licht so angebracht sein dasz es von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

2. Auszerdem gelten für die Laternenführung auf den Stromstrecken unterhalb der Spijkschen Fähre noch insbesondere folgende Bestimmungen:

A. Für das Verhalten beim Festfahren und Versinken. Die Liegestelle eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Floszes ist auszer durch die in Artikel XVIII. Ziffer 3 vorgesehene weisze Laterne noch weiter durch eine rothe Laterne zu bezeichnen, welche lothrecht über der weiszen in einem Abstande von nicht weniger als 0,5 Meter und nicht mehr als 1 Meter geführt wird und deren Lichtstärke den an das weisze Licht gestellten Anforderungen entspricht. Befindet sich die Liegestelle eines ganz unter Wasser gesunkenen Fahrzeuges seitlich von dem angebrachten Nachen, so ist an derjenigen Seite, an welcher das Fahrwasser nicht frei ist, eine zweite rothe Laterne zu führen.

Bei Tage treten an Stelle sämmtlicher vorgeschriebenen Laternen schwarze Kugeln.

B. Für Flösze. Die nach Artikel XV. Ziffer 6 und Artikel XIX. Ziffer 5 auf Flöszen anzubringenden Laternen müssen 2 bis 4 Meter Abstand unter einander haben und auch beim Stillliegen des Floszes 4 Meter hoch aufgestellt werden.

C. Für Dampffähren. Die Schiffsführer von Dampffahrzeugen, welche Fährdienst thun, haben statt der sonst für Dampfschiffe vorgeschriebenen Laternen ein weisses Licht

helder wit licht voor boven aan den mast, of ten minste 3 meter boven den romp aan een staak voeren. Dit licht moet bij vaartuigen die gesleept worden of zeilen, bij donkeren nacht en goed zicht, ten minste 2 kilometer ver te zien zijn.

Op vaartuigen zonder mast moet een licht zoodanig zijn aangebracht, dat het van alle zijden duidelijk zichtbaar is.

2°. Bovendien gelden voor het voeren van lantaarns op het riviervak beneden het Spijksche veer nog de volgende bepalingen:

A. Voor het geval van vastvaren en zinken. De ligplaats van een aan den grond zittend of gezonken vaartuig moet, behalve door de in artikel 18, 3°. voorgeschreven witte lantaarn, nog bovendien door een roode lantaarn worden aangeduid, welke loodrecht boven de witte op een afstand van niet minder dan 0.5 meter en niet meer dan 1 meter gevoerd wordt, en waarvan de lichtsterkte voldoet aan de voor het witte licht gestelde eischen.

Ligt een geheel onder water gezonken vaartuig ter zijde van de daarbij geplaatste schuit, dan moet, aan de zijde waar het vaarwater niet vrij is, een tweede roode lantaarn gevoerd worden.

Bij dag moeten alle voorgeschreven lantaarns door zwarte bollen vervangen worden.

B. Voor vlotten. De volgens art. 15, 6°. en art. 19, 5°. op vlotten aan te brengen lantaarns moeten niet minder dan 2 en niet meer dan 4 meter afstand van elkander hebben en ook bij het stil liggen van het vlot ter hoogte van 4 meter geplaatst worden.

C. Voor stoomveren. De schippers van stoomvaartuigen, dienstdoende in overzetveren, moeten in plaats van de voor stoomvaartuigen voorgeschreven lich-

ternen die in Artikel XX. für die Fähren vorgesehenen Laternen zu führen.

D. Für das Verhalten im Allgemeinen. Fahrzeuge, welche hinter Buhnen oder sonstwie gedeckt liegen, haben im Falle des Artikel II. Ziffer 4, 2. Absatz statt der dort vorgesehenen grünen Laterne zwei senkrecht über einander anzubringenden rothe Laternen zu zeigen.

ten de in art. 20 voor de veren voorgeschreven lantaarns voeren.

D. Algemeen voorschrift. Vaartuigen, die achter kribben of op eenige andere wijze verborgen liggen, moeten in het geval van art. 2, 4., alinea 3 inplaats van de aldaar voorgeschreven groene lantaarn, twee loodrecht boven elkander geplaatste roode lantaarns toonen.

521. **14 Februar 1892.** ELSASS-LOTHRINGSCHE VERORDNUNG BETR. BAUTEN UND ANDERE VORRICHTUNGEN IM ÜBERSCHWEMMUNGSGEBIETE DES RHEINS, SCHUTZ DER KORREKTIONSWERKE UND HOCHWASSERDÄMME. Zentr. u. B. Amtsbl. 1892 Nr. 11 S. 110.

522. **1 März 1892,** ELSASS-LOTHRINGSCHE VORSCHRIFTEN BETR. DIE LEINPFADE. Zentr. u. B. Amtsbl. 1892 Nr. 11 S. 112.

523. **19 April 1892,** NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. DAS REGLEMENT DER SCHIFFBRÜCKE UND FÄHRE ZWISCHEN VREESWIJK UND VIANEN. Staatsblad 1892 Nr. 88.

524. **3 Juni 1892,** AUSZUG AUS PROTOKOLL I DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI ROPPENHEIM. Lagemans Nr. 776.

525. **22 Juli 1892,** ABÄNDERUNG DER HESSISCHEN INSTRUKTION ZUR AUSFÜHRUNG DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFFAHRTS-AKTE. Reg. Bl. 1892 Nr. 22. S. 159.

Die nachstehende abgeänderte Fassung der Vorschrift unter I Ziffer 4 der am 18. August 1869 — Regierungsblatt Nr. 43 — erlassenen Instruktion zur Ausführung der revidirten Rheinschifffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 wird mit dem Anfügen zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz solche mit dem 1. August l. J. an Stelle der bisherigen Vorschrift in Wirksamkeit tritt.

4. Das Gesuch um Ertheilung eines Schifferpatents ist, nebst den unter 2 bezeichneten Zeugnissen, einem Signalement des Bewerbers und dem Schiffsdienstbuch (Art. 4B des Schluszprotokolls zur revidirten Rheinschifffahrts-Akte), dem Groszherzoglichen Wasserbauamt Mainz zu überreichen. In dem Gesuch ist die Strecke des Rheinstroms zu bezeichnen, für welche das Patent nachgesucht wird.

Von Groszherzoglichem Wasserbauamt Mainz wird das Gesuch, nebst Anlagen, einer Prüfung unterzogen und dasselbe darauf mit einer gutächtlichen Aeuszerung der zuständigen Groszherzoglichen Provinzialdirektion vorgelegt.

Sind die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt, so wird das Patent von der Provinzialdirektion ertheilt und dem Bewerber nach Beifügung seiner Unterschrift, welche auch den Vornamen enthalten musz, ausgehändigt. Von der Patentertheilung ist dem Groszherzoglichen Wasserbauamt Mainz und dem Rheinschifffahrtsinspektor des II. Rheinaufsichtsbezirks Nachricht zu geben.

Darmstadt, den 22. Juli 1892.

Groszherzogliches Staatsministerium.

FINGER. Dr. v. WEDEKIND.

526. 27 August 1892, BAYRISCHE REGIERUNGSENTSCHLIESSUNG BETR. DIE OEFFNUNG DER MILITÄRSCHIFFBRÜCKE BEI GERMERSHEIM. Kr. A. Bl. f. d. Pfalz 1892 S. 52.

527. 5 September 1892, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. DIE RHEINSCHIFFER- UND SCHIFFSPATENTE SOWIE DIE EINSETZUNG VON KOMMISSIONEN VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT. Staatsblad 1892 Nr. 216.

In naam van Hare Majesteit WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Wij EMMA, Koningin-Weduwe, Regentes van het Koninkrijk,

Op de voordracht van de Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid en Buitenlandsche Zaken van 7 Mei 1892, La. L. afdeeling Waterstaat en van diezelfde dagteekening no. 5284, IIde afdeeling;

Den Raad van State gehoord, advies van 28 Juni 1892, no. 10;

Gezien het nader rapport van de voornoemde Ministers van 16 Augustus 1892, La. O. afdeeling Waterstaat en van 31 d. a. v. n°. 9168, 2e afdeeling;

Gezien de artikelen 15 tot en met 23 der herziene Rijnvaartakte, den 17 October 1868 te *Mannheim* gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmachtigden der Regeeringen van *Nederland, Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen* en *Pruissen* zoomede op n°. 4 La. A, en n°. 5 en 6 van het bij die akte behoorende slotprotocol, welke bepalingen zooveel noodig zijn goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* n°. 37);

Hebben goedgevonden en verstaan:

Art. 1. Zij, die een Rijnschipperspatent wenschen te bekomen, wenden zich daartoe schriftelijk tot den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid.

Art. 2. Bij het verzoek volgens art. 1, worden overgelegd:

a. eene verklaring van den burgemeester zijner woonplaats, ten bewijze, dat aanvrager hier te lande zijne werkelijke woonplaats heeft;

b. eene opgaaf van denzelfden burgemeester omtrent het signalement van den aanvrager;

c. eene verklaring van eene der na te noemen commissiën van deskundigen, ten bewijze dat de aanvrager een leer- of diensttijd in hets chippersbedrijf van ten minste vier jaar heeft doorgebracht, waarvan ten minste twee jaar aan boord van vaartuigen, die den *Rijn* bevaren, hetzij in zijne geheele lengte, hetzij over het gedeelte, waarvoor het patent gevraagd wordt.

Onder „doorbrengen aan boord van vaartuigen" wordt niet het eenvoudig verblijf op stilliggende schepen maar uitsluitend de werkelijke vaartijd bedoeld.

Zoo een patent tot het voeren van stoomschepen wordt verlangd, moet uit de verklaring, bedoeld onder litt. *c* blijken, dat de aanvrager ten minste één jaar de stoomvaart practisch heeft beoefend.

Art. 3. Het bepaalde bij art. 1 is mede van toepassing bij het vragen eener verklaring overeenkomstig art. 18 der herziene Rijnvaartakte door schippers, die de nevenrivieren van den *Rijn* of de binnenwateren tusschen de *Schelde* en den *Rijn* bevaren.

Bij het verzoek tot het bekomen van zoodanige verklaring worden overgelegd:

a. het aan te vullen buitenlandsch patent;

b. een door den burgemeester der gemeente van binnenkomst of van een der gemeenten, genoemd in art. 8 van dit besluit, opgemaakt signalement van den aanvrager;

c. eene verklaring als in art. 2, litt. *c*, bedoeld.

Art. 4. Tot het aanteekenen volgens art. 15 laatste zinsnede der herziene Rijnvaartakte van de nieuwe woonplaats van Rijnschippers op patenten, door andere oeverstaten afgegeven, wordt het patent gezonden aan den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, onder overlegging van eene verklaring volgens art. 2 litt. *a*, af te geven door den burgemeester der nieuwe woonplaats, die daarbij tevens het signalement van den schipper voegt.

Art. 5. Veranderingen in het signalement van den schipper worden, volgens art. 17 der genoemde akte, door den burgemeester der werkelijke woonplaats of van een der gemeenten, genoemd in art. 8 van dit besluit, op het patent aangeteekend.

Art. 6. Scheepspatenten voor den *Rijn* worden schriftelijk aangevraagd aan den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid.

Bij het verzoek om zoodanig patent moet de eigenaar of schipper eene verklaring van eene der hierna te noemen commissiën van deskundigen overleggen, ten bewijze, dat het schip de hechtheid en het tuig bezit, noodig voor den vaart op den geheelen *Rijn*, of op dat gedeelte, waarvoor het patent wordt gevraagd. Bij die verklaring worden tevens de grootste geoorloofde diepgang en het laadvermogen opgegeven.

Art. 7. Het Rijnschippers- en het scheepspatent moeten door den schipper op de eerste aanvraag aan de politie- of havenbeambten worden vertoond.

Art. 8. In elk der gemeenten *Amsterdam*, *Rotterdam* en *Dordrecht*, wordt eene commissie van deskundigen voor de Rijnvaart ingesteld, waarvan de leden voor een tijdvak van vijf jaren door Burgemeester en Wethouders worden benoemd.

Art. 9. De commissie van deskundigen bestaat uit:

1°. den havenmeester der gemeente of een door Burgemeester en Wethouders aan te wijzen persoon als voorzitter;

2°. een scheepsbouwkundige, bekend zoowel met den bouw van houten als van ijzeren schepen;

3°. een scheepvaartkundige, bekend met de vaart op den *Rijn* en zijne nevenrivieren.

Voor de benoeming van ieder der beide laatsten ontvangen Burgemeester en Wethouders eene aanbeveling van ten minste twee personen, opgemaakt door de in hunne gemeente gevestigde Rijnvaartcommissie.

Art. 10. De commissie van deskundigen staat onder toezicht van de Rijnvaartcommissie.

De voorzitter der Rijnvaartcommissie heeft de bevoegdheid de commissie van deskundigen bijeen te roepen en te hooren, zoo dikwijls hij zulks in het belang der Rijnvaart noodig acht.

De commissie van deskundigen is verplicht, aan de Rijnvaartcommissie de inlichtingen te geven, die door haar worden verlangd en zendt aan die commissie een afschrift van elke door haar opgemaakte verklaring, vermeld in art. 2 litt. *c*, art. 3 litt. *c*, en art. 6 van dit besluit.

Art. 11. Alvorens hunne benoeming te aanvaarden, leggen de leden der commissie van deskundigen in handen van den Burgemeester den eed (belofte) af, „dat zij de werkzaamheden, verbonden aan de betrekking van lid van de commissie van

deskundigen voor de Rijnvaart, overeenkomstig de te dier zake bestaande of nader vast te stellen wetten, besluiten en voorschriften met nauwgezetten ijver, stipte onpartijdigheid en eerlijkheid naar hun beste vermogen zullen waarnemen."

Art. 12. Aan de commissiën van deskundigen is opgedragen:

a. het onderzoek der bewijzen door belanghebbenden aan te bieden ter verkrijging der bij art. 2, litt. *c*, van dit besluit bedoelde verklaringen;

b. het onderzoek naar de hechtheid der Rijnschepen en het voldoende hunner uitrusting, zoomede het bepalen en aanwijzen van hun grootsten geoorloofden diepgang en de schatting van hun laadvermogen;

c. het stellen der noodige aanteekeningen op het scheepspatent ook na een nieuw onderzoek volgens art. 22, 4de en 5de lid der Herziene Rijnvaartakte.

Art. 13. De door de commissie van deskundigen te onderzoeken bewijzen, bedoeld in art. 12, litt. a van dit besluit, tot het bekomen van een schipperspatent, bestaan uit de getuigschriften van schippers of gezagvoerders bij wie de aanvrager den voorgeschreven leer-of diensttijd (slotprotocol der Herziene Rijnvaartakte art. 15. sub 4a) heeft doorgebracht.

Bij twijfel omtrent de deugdelijkheid dier bewijzen moet de commissie van deskundigen, alvorens de verklaring, bedoeld in art. 2, litt. *c*, en art. 3, litt. *c* van dit besluit, af te geven, zich daaromtrent trachten te vergewissen.

Bij gebreke van getuigschriften kan de verklaring door de commissie worden afgegeven op grond van de schriftelijke getuigenis van ten minste twee bij haar bekende, vertrouwbare Rijnschippers.

De getuigschriften, in dit artikel genoemd, moeten ten overstaan van een openbaar ambtenaar opgemaakt zijn.

Art. 14. De eigenaars of schippers der volgens art. 22 der Herziene Rijnvaartakte te onderzoeken schepen moeten zich bij eene der commissiën van deskundigen aanmelden en hunne schepen aanwijzen, met opgaaf van soort, bestemming, hoofdafmetingen, hoofdbouwmateriaal, tijd en plaats van den bouw en geschat laadvermogen.

De schippers verleenen de noodige hulp bij het in te stellen onderzoek en dragen zorg dat alle ruimten van het schip toegankelijk zijn.

De ligplaats van het schip moet zoodanig zijn, dat het, naar het oordeel van de deskundigen, aan alle zijden kan worden onderzocht.

Indien de commissie van deskundigen van oordeel is dat de verklaring, bedoeld in art. 6 van dit besluit wegens gebreken in de samenstelling of in de uitrusting van het schip niet kan worden afgegeven, dan kan de schipper of eigenaar schriftelijk bij de Rijnvaartcommissie een nieuw onderzoek van door haar aan te wijzen deskundigen uitlokken. De leden der bestaande commissie van deskundigen kunnen aan dit nieuw onderzoek geen deel nemen.

Dit onderzoek is beslissend en het verslag daarvan treedt in de plaats van de verklaring, bedoeld in art. 6 van dit besluit.

Art. 15. Wanneer het schip en het tuig door de commissie van deskundigen zijn goedgekeurd, wordt door haar de grootste toe te laten diepgang bepaald, en daarna de verklaring, bedoeld in art. 6 van dit besluit, opgemaakt.

De kleur der diepgangskrammen, zooals deze vanwege de commissie van deskundigen is aangebracht, moet door de schippers duidelijk kenbaar worden onderhouden.

Art. 16. Na elke belangrijke herstelling of verandering van het schip, bedoeld in art. 22, 4de lid, der Herziene Rijnvaartakte, moet de schipper of eigenaar, alvorens zijn schip weder in de vaart te brengen, een nieuw onderzoek door de commissie van deskundigen aanvragen. Hij geeft daarbij schriftelijk op de herstelling of verandering, die het schip ondergaan heeft, en legt zijn scheepspatent aan de commissie over.

Artikel 14, 2de, 3de, 4de en 5de lid van dit besluit zijn bij dit nieuwe onderzoek toepasselijk.

Als belangrijke herstellingen worden onder anderen beschouwd:

bij *houten* schepen: vernieuwing der inhouten, der buitenhuid, der gangboorden, der Tennebaum en vernieuwing van vóór en achterdek;

bij *ijzeren* schepen: vernieuwing der spanten, der buitenhuid, der Tennebaum en het verlengen van het schip;

bij *houten* en *ijzeren* schepen: het lichten en herstellen van een gebroken of gezonken schip.

Art. 17. Wenscht de schipper of eigenaar van zijne bevoegdheid om zijn schip te doen ijken gebruik te maken, dan geschiedt dit op zijne kosten. Hij wendt zich daartoe tot een der ambtenaren, voor die verrichting door den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid aan te wijzen.

Art. 18. In de scheepspatenten van geijkte schepen moeten, behalve het door den ijk bepaalde grootste laadvermogen ook de dagteekening en het nommer van den ijkbrief, zoomede de zetel der overheid, die hem uitreikte, vermeld worden.

Wordt een schip, waarvan het laadvermogen alleen door schatting bepaald is, later, hetzij geijkt, hetzij op nieuw geschat, of wel een geijkt schip, op verzoek van den schipper of eigenaar, hetzij op nieuw geijkt of alleen geschat, dan moet het scheepspatent telkens dienovereenkomstig gewijzigd worden.

Art. 19. Wordt een geijkt schip, op grond van de bepalingen van art. 22, 4de en 5de lid der Herziene Rijnvaartakte onderzocht en blijkt daarbij, dat zijn laadvermogen tengevolge van wijziging in den bouw veranderd is, dan wordt dat vermogen, tenzij de schipper of eigenaar er de voorkeur aan geeft om het schip opnieuw te laten ijken, in het scheepspatent alleen naar schatting opgegeven.

Art. 20. De commissiën van deskundigen oefenen kunne werkzaamheden uit in de gemeenten, waarvoor zij zijn ingesteld.

Op verzoek van belanghebbenden kan het onderzoek der schepen ook bij uitzondering plaats hebben in eene andere gemeente, na vooraf bekomen machtiging van de Rijnvaartcommissie.

In dat geval worden de door de commissie gemaakte reis- en verblijfkosten door de aanvragers gedragen.

Een nieuw onderzoek naar de hechtheid en de voldoende uitrusting van Rijnschepen, overeenkomstig art. 22, 4de lid, 2de zin der Herziene Rijnvaartakte, geschiedt op kosten van den bevrachter; een nieuw onderzoek tot het bekomen van een scheepspatent, bedoeld in het laatste lid van art. 14 van dit besluit, geschiedt op kosten van den aanvrager.

De kosten van vernieuwing der diepgangskrammen worden door den schipper of eigenaar gedragen, tenzij deze vernieuwing het gevolg is van eene belangrijke herstelling of verandering van het schip, overeenkomstig art. 22, 4de lid der Herziene Rijnvaartakte.

Art. 21. De belanghebbenden, op wier verzoek de werkzaamheden, vermeld in art. 20, 4de lid van dit besluit, plaats hebben, zijn daarvoor aan de betrokken commissiën van deskundigen de volgende vergoedingen verschuldigd:

voor een schip van ten hoogste 2000 centenaars	f 3.00
van 2001 tot en met 4000 centenaars	5.00
van 4001 tot en met 6000 centenaars	7.50
van 6001 en meer centenaars	10.00

onverminderd de betaling van het ijkloon, bij het ijken te voldoen aan den ijkcommissaris.

De formulieren, noodig tot uitvoering van bovenstaande bepaling, worden door den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid vastgesteld.

Art. 22. Door de commissie van deskundigen worden geen andere, dan de in art. 20 van dit besluit genoemde kosten aan belanghebbenden in rekening gebracht.

Art. 23. De werkzaamheden der commissie van deskundigen, benevens de hun door het Rijk toe te kennen belooningen worden geregeld bij eene instructie door Ons vast te stellen.

Art. 24. Binnen drie maanden na het in werking treden van dit besluit worden de bestaande commissiën van deskundigen ontbonden en nieuwe commissiën benoemd.

Art. 25. Met de inwerkingtreding van dit besluit vervalt het Koninklijk besluit van 29 Juni 1869 (*Staatsblad* no. 110).

De bestaande commissiën van deskundigen blijven hare functiën volgens dat besluit uitoefenen, tot dat zij door nieuwe commissiën zijn vervangen.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* geplaatst en aan den Raad van State in afschrift medegedeeld zal worden.

Soestdijk, den 5den September 1892.

EMMA.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
C. LELY.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
VAN TIENHOVEN.

Uitgegeven den *dertigsten* September 1892.

De Minister van Justitie,
SMIDT.

528. 18 Oktober 1892, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS Nr. 19 BETR. DIE IN ART. 23 DES KÖNIGLICHEN BESCHLUSSES VOM 5 SEPTEMBER 1892 VORGESEHENE INSTRUKTION. Nicht veröffentlicht.

In naam van Hare Majesteit WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Wij EMMA, Koningin-Weduwe, Regentes van het Koninkrijk.

Op de voordracht van den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, van 13 October 1892, No. 134, Afdeeling Waterstaat;

Gelet op art. 23 van het Koninklijk Besluit van 5 September 1892 (Staatsblad No. 216), houdende bepalingen omtrent de Rijnschipperspatenten en omtrent de instelling van Commissiën van deskundigen voor de Rijnvaart;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Art. 1. Alvorens eene verklaring, bedoeld in artikel 6 van het Koninklijk Besluit van 5 September 1892 (Staatsblad No. 216) op te maken onderzoekt de Commissie van deskundigen in het algemeen de deugdelijkheid van het schip met het oog op de vaart langs het gedeelte van den Rijn of zijne nevenrivieren, waarvoor het bestemd is en in het bijzonder, of het van de voor het doel gevorderde takelwerk en scheepsgereedschappen is voorzien.

Zij heeft er inzonderheid op te letten, bij houten schepen dat het schip hecht gebouwd en goed gekalefaat is, bij ijzeren en stalen schepen, of de sterkte der langs- en dwarsverstijvingen (spanten) en van den romp voldoende is en of het schip genoegzaam van waterdichte schotten is voorzien.

Art. 2. De aanwijzing van den grootsten geoorloofden diepgang moet bij schepen, welke op de lijn van dezen diepgang eene aslengte van 35 M. of meer hebben, aan weerszijden op drie plaatsen (voor, middenscheeps en achter), bij schepen van mindere lengte tenzij de schipper of eigenaar de aanwijzing op drie plaatsen uitdrukkelijk verzoekt, aan weerszijden op twee plaatsen (voor en achter) geschieden door den onderkant van ijzeren krammen van 30 c.M. lengte, 4 c.M. hoogte, 2 à 3 m.M. dikte, in afstekende kleur (wit of geel op een donkeren grond of zwart op een lichten grond). De plaats voor deze inzinkingskrammen moet zóó gekozen dat daaronder op doeltreffende wijze diepgangs- en ijkschalen kunnen worden aangebracht, zonder dat die bij het gebruik van het schip door zwaarden of andere voorwerpen worden bedekt.

In de voorste kram, aan weerszijden, moet met 2 tot $2^1/_2$ c.M. hooge Latijnsche letters en Arabische cijfers worden ingeslagen:

naar de voorzijde toe, in een ring gevat, de begin en de eindletter (de eerste in hoofdletter, de tweede in kleine letter) van den naam der plaats, waar de Commissie van deskundigen, door welke de aanbrenging der krammen plaats heeft, gevestigd is;

naar de achterzijde toe het door ijking of anders bij schatting bepaalde laadvermogen van het schip in centenaars.

Op de verklaring alsmede in het scheepspatent moeten behalve den grootsten geoorloofden diepgang en het door ijk of schatting bepaalde laadvermogen worden vermeld:

de hoogte van het vaste boord, de laadhoogte en de bodemdiepte, alles in centimeters, van den onderkant van elke kram af gerekend in den volgenden vorm.

	Voor		Middenscheeps		Achter	
	rechts. c M.	links. c M.	rechts. c.M.	links. c.M.	rechts. c.M.	links. c.M.
Hoogte van het vaste boord						
Laadhoogte.....						
Bodemdiepte						

Art. 3. Indien wegens gebreken in de samenstelling of in de uitrusting van het schip de verklaring, bedoeld in artikel 6 van het Koninklijk Besluit van 5 Septem-

ber 1892 (Staatsblad No. 216) niet kan worden afgegeven, wordt hiervan door den voorzitter van de Commissie van deskundigen mondeling of schriftelijk kennis gegeven aan den schipper of eigenaar, met opgave der gebreken.

Tevens wordt door den Voorzitter een termijn vastgesteld binnen welken de verbeteringen moeten zijn aangebracht.

Is deze termijn verstreken dan kan de Commissie van deskundigen het schip niet onderzoeken, alvorens een hernieuwd verzoek tot het bekomen van een scheepspatent aan den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, bij haar is ingekomen.

Van de weigering tot het afgeven eener verklaring wordt door de Commissie van deskundigen kennis gegeven aan de Rijnvaartcommissie, met mededeeling der redenen, die tot weigering hebben aanleiding gegeven.

Art. 4. Wanneer na een belangrijke herstelling of verandering van een schip een nieuw onderzoek plaats heeft, wordt hiervan door de Commissie van deskundigen eene verklaring opgemaakt.

Voldoet volgens haar oordeel het schip niet meer aan de vereischten voor de vaart op den geheelen Rijn of op het gedeelte, waarvoor het bestemd is, dan vervalt het patent en moet de schipper of eigenaar een nieuw patent aan den Minister aanvragen.

Tevens wordt door den Voorzitter een termijn vastgesteld binnen welken de door hem noodig geachte verbeteringen moeten zijn aangebracht.

Verder wordt gehandeld volgens art. 3, 2e en 3e lid van dit Besluit.

Blijkt uit het onderzoek dat het schip aan de vereischten voor de vaart op den geheelen Rijn of op het gedeelte waarvoor het is bestemd voldoet, dan wordt door de Commissie de herstelling of verandering op het patent aangeteekend en dit met de overgelegde stukken aan den schipper of eigenaar teruggezonden.

Art. 5. Wordt het laadvermogen van een vroeger geijkt schip later slechts bij schatting bepaald, dan moeten de ijkmerken en de schaal door de Commissie, die de schatting verricht, onkenbaar gemaakt of verwijderd worden. Stemt deze schatting niet overeen met het op de beide voorste diepgangskrammen aangegeven bedrag van het laadvermogen, dan moeten deze verwijderd en nieuwe diepgangskrammen aangebracht worden.

Art. 6. Bij den tweeden en lateren ijk van een schip, alsmede wanneer van een geijkt schip onder afstand van den ijk, de inhoud later alleen geschat wordt, moet de vroegere ijkbrief teruggevorderd worden.

Wordt deze ijkbrief niet teruggegeven dan moet hij door middel van eene aanteekening in den nieuwen ijkbrief en op het scheepspatent nietig verklaard worden.

Art. 7. Van elke eerste en latere uitreiking alsmede van elke nietigverklaring van een ijkbrief en van elke eerste of latere schatting van het laadvermogen van een schip wordt door de Commissie van deskundigen kennis gegeven aan de andere in Nederland gevestigde Commissiën van deskundigen.

Evenzoo wordt hiervan door tusschenkomst van den Inspecteur voor de Rijnvaart mededeeling gedaan aan de Regeeringen van de overige oeverstaten, of aan eene door deze aan te wijzen overheid, ten einde daaraan voor zooveel noodig bekendheid te geven.

Omtrent de uitkomsten van den ijk en van de schatting van het laadvermogen van schepen en omtrent de later daarin aangebrachte wijzigingen moeten de met

deze verrichtingen belaste ambtenaren anderen ambtenaren en ook belanghebbenden op hun verzoek nadere inlichtingen geven.

De akten en registers van al de met den eersten of lateren ijk of schatting van het laadvermogen van het betrokken schip belast geweest zijnde ijk- en onderzoekingskantoren, moeten overeenkomstig de in dit artikel voorgeschreven wederzijdsche mededeelingen aangevuld of gewijzigd worden.

Art. 8. De Commissiën van deskundigen worden voor hare werkzaamheden, in de vorige artikelen bedoeld, door het Rijk beloond volgens onderstaand tarief:

a. Voor het onderzoek der bewijzen door belanghebbenden aan te bieden, ter verkrijging van verklaringen overeenkomstig artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 5 September 1892 (Staatsblad No. 216) het afgeven der verklaringen daaronder begrepen *f* 5.—.

b. Voor de gezamenlijke werkzaamheden verbonden aan het ter bekoming van een scheepspatent vereischt of van Rijkswege bevolen onderzoek naar de hechtheid en het voldoende der uitrusting van schepen, bestemd voor de Rijnvaart, het bepalen van den grootsten geoorloofden diepgang dier schepen en het schatten van hun laadvermogen.

Voor een schip van hoogstens 2000 centenaars *f* 6.—
van 2001 tot en met 4000 centenaars *f* 10.—,
van 4001 tot en met 6000 centenaars *f* 15.—,
van 6001 centenaars en meer *f* 20.—.

c. voor de gezamenlijke werkzaamheden, verbonden aan het hernieuwde onderzoek naar de hechtheid en het voldoende der uitrusting van Rijnschepen en het nader bepalen en aanwijzen van hun grootsten geoorloofden diepgang en laadvermogen na belangrijke herstellingen of veranderingen (met inbegrip van de vermelding der uitkomst in het betrokken patent) de *helft* der vergoeding bepaald onder litt. *b.*

d. Voor het leveren, aanbrengen en bevestigen van diepgangskrammen met het inslaan van letters en cijfers en het verven: voor elke kram in houten schepen *f* 0.60; in ijzeren en stalen schepen *f* 1.20.

Art. 9. De formulieren, noodig tot uitvoering van bovenstaande bepalingen worden door den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid vastgesteld.

Art. 10. Voor alles, wat door de Commissie van deskundigen aan belanghebbenden wordt in rekening gebracht, worden door haar quitantiën afgegeven uit een register à souches.

Van dit register kan inzage genomen worden door de Rijnvaartcommissie en door den Inspecteur voor de Rijnvaart.

Art. 11. De belooningen, door het Rijk volgens artikel 8 verschuldigd, worden door de Commissiën van deskundigen in rekening gebracht op half jaarlijksche declaratiën, volgens voorschriften, vast te stellen door den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid.

Deze declaratiën worden door de Commissiën van deskundigen door tusschenkomst van de Rijnvaartcommissie in hunne woonplaats gevestigd ingezonden aan den Inspecteur voor de Rijnvaart en behoeven diens goedkeuring.

De declaratiën behooren vergezeld te gaan van eene volledige gespecificeerde opgaaf van de in het laatst voorgaand halfjaar uitgereikte schippers- en scheepspatenten, met vermelding van den datum der uitreiking; van het nommer van het patent, de namen en de soort van schepen, van het volgens den ijk of bij schatting be-

paalde laadvermogen, van de namen en woonplaatsen der schippers of eigenaars, plaats en tijd van het onderzoek en het aantal der aan elk schip aangebrachte diepgangskrammen, alsmede, zoo het onderzoek buiten de standplaats der betrokken commissie is geschied, van de opgaaf van de door belanghebbenden bepaalde reis- en verblijfkosten.

Art. 12. Door de Commissiën van deskundigen wordt in daarvoor aan te leggen registers aanteekening gehouden van de navolgende bijzonderheden, betreffende de door haar onderzochte schepen.

Naam van het schip,
Eigenaar (naam en woonplaats),
Schipper (naam en woonplaats),
Soort van het schip,
Hoofdbouwmateriaal,
Plaats en tijd van den bouw,
Vast dek (ja of neen),
Riviervak, dat door het schip wordt bevaren,
Nommer en datum van het scheepspatent,
Eerste of laatste onderzoek,
Laadvermogen,
Geijkt, herijkt, geschat of herschat.

De Commissiën van deskundigen zijn voorts gehouden aan den Inspecteur voor de Rijnvaart de door hem verlangde inlichtingen en opgaven te verstrekken en de rechtstreeks of door tusschenkomst van de Rijnvaartcommissiën door den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid te geven voorschriften op te volgen.

Art. 13. Met het inwerking treden van dit besluit wordt het Koninklijk Besluit van 10 April 1870, No. 5, buiten werking gesteld.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid is belast met de uitvoering van dit besluit.

Het Loo, den 18 October 1892. (*get.*) EMMA.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid
(*get.*) C. LELY.

529. 1893, ABÄNDERUNG VON ART. 1 DER POLIZEIORDNUNG VON 1887. Baden 24 Oktober 1893 G. u. V. Bl. 1893 Nr. XXI S. 131, Bayern 21 November 1893 G. u. V. Bl. 1893 Nr. 42 S. 343, Elsass-Lothringen 8/4 November 1893 Zentr. u. B. Amtsbl. 1893 Nr. 51 S. 397, Hessen 2 November 1893 Reg. Bl. 1893 Nr. 36, Niederland 23 Dezember 1893 Staatsblad 1893 Nr. 219, vgl. auch Nr. 29, Preussen 11 Dezember 1893 A. Bl. Coblenz 1893 Nr. 61 S. 351. [1])

Art. I Ziff. 2 Abs. 1 erhält folgende Fassung:	Art. I. no. 2 van het Reglement van politie voor de scheepvaart en de vlotvaart op den *Rijn*, wordt gelezen als volgt:
2. Die Floszführer sind verpflichtet,	De vlotvoerders zijn gehouden om

[1]) Für den Umfang des Regierungsbezirks Wiesbaden ist die Polizeiordnung mit Ausnahme der Rheinstrecke von Bingen abwärts erlassen worden, vgl. A. Bl. Wiesbaden 1893 S. 476; in 1895 wurde sie dann auch für die genannte Strecke erlassen, vgl. A. Bl. Wiesbaden 1895 S. 61.

ihrem Flosz einen Wahrschaunachen vorauszuschicken. Der Nachen soll wenigstens $^3/_4$ Stunden und höchstens $1^1/_2$ Stunden vor dem Flosz vorausfahren. Er darf einem zu Thal fahrenden Schiffe nicht angehängt werden. Wird das Flosz durch ein Dampfschiff geschleppt, so hat der Wahrschaunachen eine aus 16 roth und weisz, sonst eine aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufzustecken. Den Namen des Nachenführers hat der Floszführer auf dem Floszschein (Art. 25 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868) zu vermerken oder der ersten Hafenpolizeibehörde, welche das Flosz erreicht, zur Eintragung in den Floszschein zu bezeichnen.

hun vlot te doen voorafgaan door een schuitje met een waarschuwer. Dit schuitje moet ten minste $^3/_4$ uur en ten hoogste $1^1/_2$ uur voor het vlot uitvaren.

Het mag niet aan een stroomafvarend schip bevestigd worden. Het moet eene vlag voeren bestaande uit zestien ruiten afwisselend rood en wit, wanneer het vlot door een stoomschip wordt gesleept, en anders afwisselend rood en zwart. De vlotvoerder moet op de vlotverklaring (artikel 25 van de herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868 den naam van den waarschuwer vermelden, of dien daarop doen vermelden door de politie van de eerste haven, waar het vlot aankomt.

530. 1893, VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEFÖRDERUNG FEUERGEFÄHRLICHER, NICHT ZU DEN SPRENGSTOFFEN GEHÖRENDER GEGENSTÄNDE AUF DEM RHEINE. Baden 2 März 1894 G. u. V. Bl. 1894 Nr. XII S. 49, Bayern 18 März 1894 G. u. V. Bl. 1894 Nr. 12 S. 124, Elsass-Lothringen 6/10 März 1894 Zentr. u. B. Amtsbl. 1894 Nr. 12 S. 103 und 105, Hessen 15 Februar 1894 Reg. Bl. 1894 Nr. 3, Niederland 29 März 1894 Staatsblad 1894 Nr. 49, Preussen 7 Februar 1894 A. Bl. Coblenz 1894 Nr. 7 S. 35.

(BADEN.) Nachstehend bringen wir die zwischen den Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten in der ordentlichen Sitzung der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt von 1893 vereinbarte und von den Regierungen dieser Staaten genehmigte Verordnung obigen Betreffs mit dem Anfügen zur öffentlichen Kenntnisz, dasz dieselbe am 1. April 1894 in Kraft tritt.

Zuwiderhandlungen werden nach Artikel 32 der revidirten Rhein-Schifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, Gesetzes- und Verordnungsblatt 1869 Seite 183, mit Geldstrafe von 8 bis 240 Mark bestraft.

Karlsruhe, den 2. März 1894.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

EISENLOHR. Vdt. VON GRIMM.

(BAYERN.) Unter Bezugnahme auf die Ministerial-Bekanntmachung vom 26. November 1888, den Transport explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rheine betreffend (Gesetz- und Verordnungs Blatt 1888 Nr. 54), wird nachstehende, von den Regierungen der Rheinuferstaaten vereinbarte Verordnung auf Grund Allerhöchster Ermächtigung *Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Luitpold, des Königreiches Bayern Verweser*, mit dem Beifügen zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung

nach Maszgabe des Art. 32 der revidirten Rheinschifffahrtsakte bestraft werden.

München, den 18. März 1894.

Dr. Frhr. v. Crailsheim. Frhr. v. Feilitzsch. Dr. Frhr. v. Leonrod.

Der Generalsekretär:
Frhr. v. Völderndorff.

(ELSASS-LOTHRINGEN.) Nach Einsicht des Beschlusse der von den Regierungen der Rheinuferstaaten eingesetzten Central-Kommission für die Rheinschifffahrt d.d. Mannheim, den 4. August 1893 verordne ich hiermit, was folgt:

.....

Colmar, den 6. März 1894.

Der Bezirkspräsident
von Jordan.

(HESSEN.) Die nachstehende, zwischen den Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten in der ordentlichen Sitzung der Centralkommission für die Rheinschifffahrt vom Jahre 1893 vereinbarte, inzwischen von den Regierungen dieser Staaten genehmigte Verorndung, die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände auf dem Rhein betreffend, wird hiermit unter dem Anfügen zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz dieselbe am 1. April 1894 in Kraft tritt.

Zuwiderhandlungen werden den Bestimmungen des Art. 32 der revidirten Rheinschifffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 — Regierungsblatt 1869 Nr. 22 — gemäsz mit einer Geldbusze von 8 Mark bis 240 Mark bestraft.

Darmstadt, den 15. Februar 1894.

Aus allerhöchstem Auftrag:
Groszherzogliches Staatsministerium.
Finger.
Dr. Fuchs.

(NIEDERLAND.) In naam van Hare Majesteit WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Wij EMMA, Koningin-Weduwe, Regentes van het Koninkrijk,

Op de voordracht van de Ministers van Waterstaat, Handel, en Nijverheid en van Buitenlandsche Zaken, van 3 Maart 1894, La. A, Afdeeling Waterstaat, en van 3 Maart 1894, Afd. II, No. 2585;

Gezien de artt. 1 en 32 der herziene akte omtrent de Rijnvaart, den 17den October 1868 te Mannheim gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmachtigden van de Regeeringen der Rijnoeverstaten en, voor zooveel noodig, goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* no. 37);

Den Raad van State gehoord (advies van 20 Maart 1894, no. 12);

Gezien het nader rapport van de voornoemde Ministers, van 27 Maart 1894, La. A, Afdeeling Waterstaat, en van diezelfde dagteekening no. 3450, IIe Afd.;

Overwegende, dat door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, in hare gewone zitting van 1893, politiebepalingen zijn vastgesteld voor het vervoer van licht ontvlambare, niet ontplofbare stoffen op den *Rijn;*

Hebben goedgevonden en verstaan:

te bekrachtigen de volgende politiebepalingen voor het vervoer van licht ontvlambare, niet ontplofbare stoffen op den *Rijn*.

. . . . . .

De Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Buitenlandsche Zaken zijn belast met de uitvoering van dit besluit, dat in het *Staatsblad* en gelijktijdig in de *Staatscourant* zal worden geplaatst en aan den Raad van State in afschrift medegedeeld zal worden.

's-Gravenhage, den 29sten Maart 1894. EMMA

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
C. LELY.

De Minister van Buitenlandsche Zaken a. i.,
J. C. JANSEN.

Uitgegeven den *een en dertigsten* Maart 1894.

De Minister van Justitie,
SMIDT.

(PREUSSEN.) Unter Bezugnahme auf § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 und unter Hinweis auf Art. 32 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. October 1868 (Ges.-Slg. f. 1869 S. 798) wird in Gemäszheit des Beschlusses der Regierungen der Rheinuferstaaten für den Umfang des Regierungs-bezirkes Coblenz Folgendes verordnet:

. . . . . .

Coblenz, den 7. Februar 1894.

Der Regierungs-Präsident.

§ 1. Als feuergefährlich im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Gegenstände:

a. Rohpetroleum und dessen Destillationsprodukte (Petroleumaether, Gasolin, Neolin, Benzin, Ligroin, Naphta, Petroleumessenz, gereinigtes Petroleum, Putzöl, Schmieröle u. s. w.);

b. alle aus Theer oder Theerölen (Harz-, Steinkohlen-, Braunkohlen-, Torf- und Schiefertheer) bereiteten flüchtigen Stoffe;

c. Schwefelaether (Aethylaether), Kollodium und Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol);

d. rothe rauchende Salpetersäure;

e. weiszer und gelber, sowie rother (amorpher) Phosphor;

f. Bucher'sche Feuerlöschdosen.

Die in lit. *a* und *b* bezeichneten Gegenstände werden in drei Klassen einge-

Art. 1. Als licht ontvlambare, in den zin dezer verordening, gelden de volgende stoffen:

a. ongezuiverde petroleum en de daaruit gedistilleerde producten (petroleum-aether, gasoline, neoline, benzine, ligroïne, naphta, petroleum-essenz, gezuiverde petroleum, poets- en smeeroliën enz.);

b. alle uit teer of teer-oliën (hars-, steenkolen-, bruinkolen-, turf- en leiteer) bereide vluchtige stoffen;

c. zwavelaether (aethylaether), collodium en zwavelkoolstof (zwavel-alkohol);

d. rood, rookend salpeterzuur;

e. witte en gele alsmede roode (amorphe) phosphorus;

f. Buchersche extincteurs.

De sub *a* en *b* vermelde stoffen worden in drie klassen verdeeld, naar ge-

theilt, je nachdem sie bei 17,5 Grad Celsius ein spezifisches Gewicht haben von:

(Klasse I) mindestens 0,780 (sogenanntes Testpetroleum, Benzol, Toluol, Xylol, Cumol, Mirbanöl, Solaröl, Photogen u. s. w.;

(Klasse II) weniger als 0,780 und mehr als 0,680 (Benzin, Ligroin, Putzöl u. s. w.);

(Klasse III) 0, 680 oder weniger (Petroleumaether, Gasolin, Neolin u. s. w.)

§ 2. *Die in § 1 lit. a und b genannten Gegenstände* dürfen auf dem Rheinnur befördert werden entweder:

a. in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäszen, oder

*b.*in Gefäszen aus Glas oder Steinzeug.

Die Gegenstände der Klassen I und II auszerdem

c. in besonders guten, dauerhaften Fässern.

Bei der Beförderung in Gefäszen aus Glas oder Steinzeug sind noch folgende Vorschriften zu beachten:

1. Werden mehrere Gefäsze in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

2. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäsze in soliden, mit einer guten Schutzdecke, sowie mitHandhaben und mit hinreichendem Verpackungsmaterial in gefütterten Körben oder Kübeln zulässig, die Schutzdecke musz, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf für die Stoffe der Klasse I bei Verwendung von Glasgefäszen 60 Kilogramm, bei Verlang zij bij eene temperatuur van 17,5 graden Celsius een specifiek gewicht hebben van:

(Klasse I) ten minste 0,780 (zoogenaamd Testpetroleum, benzol, toluol, xijlol, cumol, valsche bittere amandelolie (essence de Mirbane), solaarolie, photogeen enz.);

(Klasse II) minder dan 0,780 en meer dan 0,680 (benzine, ligroïne, poetsolie, enz.);

(Klasse III) 0,680 of minder (petroleum-aether, gasoline, neoline enz.).

Art. 2. De in artikel 1, sub *a* en *b*, vermelde stoffen mogen op den Rijn slechts vervoerd worden:

a. in dichte en stevige *metalen* pakmiddelen of

b. in pakmiddelen van glas of steengoed.

De stoffen der klassen I en II bovendien:

c. in bijzonder goede, duurzame *vaten*.

Bij het vervoer in pakmiddelen van glas of steengoed zijn nog de volgende voorschriften in acht te nemen

1. Worden meer dan één flesch of kruik in één collo vereenigd, zoo moeten zij in stevige houten kisten met stroo, hooi, zemelen, zaagsel, bergmeel of andere los samenhangende stoffen vastgepakt zijn.

2. Bij inpakking van slechts één flesch of kruik te gelijk, moet de verzending daarvan in soliede, van een goed deksel en van handvatsels voorziene en met voldoend inpakkingsmateriaal gevulde manden of kuipen geschieden. Het deksel moet, indien het uit stroo, riet, biezen of dergelijk materiaal bestaat, met leem- of kalkmelk of eene gelijksoortige stof, onder bijvoeging van waterglas, gedrenkt zijn.

Het bruto-gewicht per collo mag voor de stoffen der Klasse I, bij gebruikmaking van glazen pakmiddelen, niet meer

wendung von Gefäszen aus Steinzeug 75 Kilogramm und für die Stoffe der Klassen II und III bei Verwendung beider Arten von Gefäszen 40 Kilogramm nicht übersteigen.

Jedes Frachtstück, welches Gegenstände der II. und III. Klasse enthält, ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift *„Feuergefährlich"* zu versehen. Körbe oder Kübel mit Gefäszen aus Glas oder Steinzeug, welche Gegenstände der Klassen II und III enthalten, haben auszerdem die Aufschrift: „Musz getragen werden" zu erhalten.

Die Bestimmungen über die Beförderung von Petroleum auf dem Rhein in Kastenschiffen werden durch diese Vorschriften nicht berührt.

§ 3. *Schwefelaether* (Aethylather), sowie *Kollodium* dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefäszen aus Metall oder Glas versendet werden. Die Verpackung dieser Gefäsze, und zwar sowohl der Metall-, wie der Glasgefäsze musz bei Vereinigung mehrerer Gefäsze in einem Frachtstücke den in § 2 Ziffer 1, und bei Einzelverpackung den in § 2 Ziffer 2 gegebenen Vorschriften entsprechen, mit der Maszgabe, dasz bei Einzelverpackung das Bruttogewicht des einzelnen Kollo 60 Kilogramm nicht übersteigen darf.

§ 4. *Schwefelkohlenstoff* (Schwefelalkohol) darf nur befördert werden entweder:

1. in dichten Gefäszen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt;

oder 2. in Blechgefäszen von höchstens 75 Kilogramm brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefäsze müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen, oder in Kisten mit

bedragen dan 60 K.G.; bij gebruikmaking van steenen pakmiddelen, niet meer dan 75 K.G.; en voor de stoffen der Klassen II en III bij gebruikmaking van beide soorten van pakmiddelen, niet meer dan 40 K.G.

Elk collo, dat voorwerpen der klassen II en III bevat, moet van een duidelijk, op rooden grond gedrukt opschrift: *„Gevaar voor brand"* voorzien zijn. De manden en kuipen, die stoffen der Klassen II en III in glazen of steenen pakmiddelen bevatten, moeten bovendien voorzien zijn van het opschrift *„Moet gedragen worden"*.

Op de bepalingen omtrent het vervoer van petroleum op den Rijn in ketelschepen, maken de voorschriften dezer verordening geen inbreuk.

Art. 3. Zwavelaether (aethylaether) alsook collodium mogen slechts in volkomen dicht gesloten glazen of metalen flesschen verzonden worden. De inpakking, zoowel bij gebruik van metalen als van glazen flesschen, moet in geval van vereeniging van meer dan één stuk in één collo, overeenkomstig de in art. 2, no. 1, en in geval van inpakking van slechts één flesch tegelijk, overeenkomstig de in art. 2, no. 2, gegeven voorschriften geschieden, met dien verstande dat, bij inpakking van slechts één flesch, het bruto-gewicht van elk collo niet meer dan 60 K.G. mag bedragen.

Art. 4. Zwavelkoolstof (zwavel-alkohol) mag slechts vervoerd worden òf

1. in dichte emballage van sterk, behoorlijk geklonken plaatijzer van een inhoud van ten hoogste 500 K.G., òf

2. in blikken emballage van ten hoogste 75 K.G. bruto, die boven en beneden met ijzeren banden versterkt is. Deze voorwerpen moeten òf door gevlochten manden òf door kuipen omgeven, òf in kisten met stroo, hooi, zemelen, zaag-

Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein;

oder 3. in Glasgefäszen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

§ 5. Die Beförderung der *rothen rauchenden Salpetersäure* unterliegt folgenden Vorschriften:

Falls dieselbe in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt wird, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäsze oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein. Die Ballons und Flaschen müssen in den Gefäszen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter, trockenerdiger Substanzen umgeben sein.

Falls dieselbe in Metallbehältern versendet wird, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

§ 6. *Weiszer und gelber Phosphor* musz mit Wasser umgeben in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen auszerdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen und müssen äuszerlich als „gewöhnlichen gelben (weiszen) Phosphor enthaltend" und mit „oben" bezeichnet sein.

Rother (amorpher) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespähnen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äuszerlich als „rothen Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

§ 7. *Bucher'sche Feuerlöschdosen* dürsel, bergmeel of andere lòs samenhangende stoffen gepakt zijn; òf

3. in glazen flesschen, die in stevige houten kisten met stroo, hooi, zemelen, zaagsel, bergmeel of andere los samenhangende stoffen vast omringd zijn.

Art. 5. Het vervoer van rood, rookend salpeterzuur moet overeenkomstig de volgende voorschriften geschieden.

In geval het in ballons, flesschen of kruiken verzonden wordt, moeten deze voorwerpen dicht gesloten, goed gepakt en in daarvoor bijzonder ingerichte, van sterke en gemakkelijke handvatsels voorziene kuipen of gevlochten manden geplaatst zijn. De ballons en flesschen moeten in hunne verpakking omgeven zijn door eene ten minste met hunnen inhoud overeenkomende hoeveelheid gedroogd bergmeel of andere droge, poederachtige stof.

In geval deze stof in metalen verpakking verzonden wordt, moeten de pakmiddelen dicht en van goede sluitingen voorzien zijn.

Art. 6. Witte en gele phosphorus moet, met water omgeven, in blikken bussen, die ten hoogste 30 K.G. bevatten en dicht gesoldeerd zijn, in stevige kisten vast gepakt zijn. De kisten moeten buitendien twee sterke handvatsels bezitten, mogen niet meer dan 100 K.G. wegen en moeten uitwendig gemerkt zijn met de woorden: *„Bevat gewonen gelen (witten) phosphorus"* en *„Boven"*.

Roode (amorphe) phosphorus moet gepakt zijn in goed gesoldeerde blikken bussen, die in stevige kisten, met zaagsel opgevuld, geplaatst zijn. Deze kisten mogen niet meer dan 90 K.G. wegen en moeten uitwendig gemerkt zijn met de woorden: *„Bevat rooden phosphorus"*.

Art. 7. Buchersche extincteurs mogen

fen nur in blechernen Hülsen befördert werden. Diese Hülsen müssen in Kistchen eingestellt werden, welche höchstens 10 Kilogramm fassen und inwendig mit Papier verklebt sind. Diese Kisten müssen sodann in gröszere, gleichfalls mit Papier ausgeklebte Kisten verpackt werden.

§ 8. Falls die in den §§ 2 und 3 aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als 10 Kilogramm zum Versandt kommen, ist es gestattet, sie sowohl mit einander, als mit andern, weder zu den Sprengstoffen, noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Sie müssen dabei in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen, mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet sein.

Die rothe rauchende Salpetersäure darf in der gleichen Menge und in der gleichen Weise nur mit gleichen Mengen andrer Mineralsäuren, mit Ausnahme von Brom, und mit andern, weder zu den Sprengstoffen, noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen in ein Frachtstück vereinigt werden.

Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 Kilogramm darf mit andern; weder zu den Sprengstoffen, noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen zu einem Frachtstück vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstückes in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Substanzen fest eingebettet ist.

Die Vereinigung von Phosphor und Bucher'schen Feuerlöschdosen mit andern Gegenständen zu einem Frachtslechts in blikken hulzen vervoerd worden. Deze hulzen moeten geplaatst worden in kistjes, die ten hoogste 10 K.G. aan gewicht inhouden, en van binnen met papier beplakt zijn. Deze kisten moeten vervolgens in grootere, eveneens van binnen met papier beplakte kisten gepakt zijn.

Art. 8. In geval de in de artt. 2 en 3 vermelde scheikundige praeparaten in hoeveelheden van niet meer dan 10 K.G. verzonden worden, is het geoorloofd, die zoowel met elkander als met andere, noch tot de ontplofbare, noch tot de bijtende en ontvlambare stoffen behoorende voorwerpen in één collo te vereenigen. Zij moeten daarbij in dicht gesloten glazen of blikken flesschen, met stroo, hooi, zemelen, zaagsel, bergmeel of andere los samenhangende stoffen in stevige kisten vastgepakt zijn.

Het roode, rookende salpeterzuur mag in dezelfde hoeveelheid en op dezelfde wijze slechts met eene gelijke hoeveelheid van andere minerale zuren, met uitzondering van bromium, en met andere, noch tot de ontplofbare, noch tot de bijtende en ontvlambare stoffen behoorende voorwerpen in één collo vereenigd worden.

Zwavelkoolstof mag tot een gewicht van ten hoogste 2 K.G. met andere, noch tot de ontplofbare, noch tot de bijtende en ontvlambare stoffen behoorende voorwerpen in één collo vereenigd worden, wanneer de zwavelkoolstof zich in dicht gesloten metalen flesschen bevindt, die met den overigen inhoud des collos in een stevige kist, met stroo, hooi, zemelen, zaagsel of andere los samenhangende stoffen vast ingepakt zijn.

De vereeniging van phosphorus en Buchersche extincteurs met andere voorwerpen in één collo is, ook in kleine

stücke ist auch in kleinen Mengen nicht statthaft.

§ 9. Die in den §§ 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 8 genannten Behälter (Gefäsze aus Metall, Fässer, Kisten, Kübel und Körbe) müssen auf den Schiffen so verstaut sein, dasz sie weder aneinander stoszen, noch herabfallen können.

§ 10. Feuergefährliche Gegenstände dürfen auf Dampfschiffen nur auf dem Verdeck, auf Schiffen, welche zur Personenbeförderung dienen, überhaupt nicht verladen werden.

§ 11. Schiffsräume, in welchen feuergefährliche Gegenstände untergebracht sind, dürfen nur mit Sicherheitslampen betreten and es darf in ihnen nicht geraucht werden. Liegen solche Räume unter Deck, so müssen sie eine wirksame Oberflächenventilation haben.

Offenes Feuer darf auf Fahrzeugen, welche feuergefährliche Gegenstände geladen haben, nicht brennen.

Die Schornsteine der Kambusen solcher Fahrzeuge müssen mit Funkenfängern versehen sein.

Auf Deck verladene feuergefährliche Gegenstände sind mit dichtschlieszenden Plantüchern bedeckt zu halten.

§ 12. Fahrzeuge, welche feuergefährliche Stoffe geladen haben, sollen bei Tag eine blaue Flagge mit einem groszen weiszen F. (lateinische Druckschrift), bei Nacht eine blaue Laterne führen; dieselben müssen mindestens 4 Meter über Bord am Maste oder an einer Stange befestigt sein.

Solche Fahrzeuge dürfen nur in einer Entfernung von mindestens 150 Meter von andern Fahrzeugen oder von bewohnten Gebäuden anlegen, soferne nicht von der Hafenbehörde, und auszerhalb der Häfen von der Ortspolizeibehörde das Anlegen in einer gröszeren Entfernung vorgeschrieben oder in einer kleineren Entfernung gestattet wird.

hoeveelheden, niet geoorloofd.

Art. 9. De in de artt. 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 8 genoemde pakmiddelen (vaatwerk van metaal, vaten, kisten, kuipen en manden) moeten op de schepen zoo gestuwd zijn, dat zij noch tegen elkander stooten, noch naar beneden vallen kunnen.

Art. 10. Licht ontvlambare stoffen mogen op stoombooten alleen op het dek, op schepen voor personenvervoer bestemd, in het geheel niet vervoerd worden.

Art. 11. Scheepsruimten, waarin licht ontvlambare stoffen geborgen zijn, mogen alleen met veiligheidslampen worden betreden en daarin mag niet gerookt worden. Bevinden zulke ruimten zich onder dek, dan moeten zij een goed werkend, in het dek aangebracht ventilatie-toestel hebben.

Open vuur mag op vaartuigen, die licht ontvlambare stoffen aan boord hebben, niet branden.

De schoorsteenen der kombuizen van zulke vaartuigen moeten van vonkenvangers voorzien zijn.

Op dek geladen, licht ontvlambare stoffen moeten met dicht gesloten dekkleeden bedekt gehouden worden.

Art. 12. Vaartuigen, welke licht ontvlambare stoffen aan boord hebben, moeten bij dag eene blauwe vlag met eene groote witte F (latijnsche drukletter), bij nacht eene blauwe lantaarn voeren; deze moeten ten minste 4 meter boven boord aan den mast of aan een staak bevestigd zijn.

Zulke vaartuigen mogen slechts op eenen afstand van ten minste 150 meter van andere vaartuigen of van bewoonde gebouwen eene ligplaats kiezen, voor zoover niet door de havenautoriteiten en, buiten de havens, door de plaatselijke politie, eene ligplaats op een grooteren afstand voorgeschreven of op een kleineren afstand vergund wordt.

Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf Fahrzeuge, welche nur kleine Mengen (bis zu 10 Kilo, bezw. bei Schwefelkohlenstoff bis zu 2 Kilo, vergl. § 8) der einzelnen feuergefährlichen Stoffe, sei es in vorschriftsmäsziger Einzelpackung, sei es in vorschriftsmäsziger Zusammenpackung mit anderen Gegenständen (§ 8) mit sich führen, unter der Voraussetzung, dasz das Gesammtgewicht der so mitgeführten kleinen Mengen feuergefährlicher Stoffe 40 Kilo nicht erreicht.

§ 13. Sobald ein mit feuergefährlichen Gegenständen beladenes Fahrzeug seinen Bestimmungsort erreicht hat, musz der Führer die geladenen feuergefährlichen Gegenstände ihrer Menge und Art nach der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde unverzüglich angeben und sein Fahrzeug sogleich auf die angewiesene Liegestelle legen.

§ 14. Soll ein Fahrzeug feuergefährliche Gegenstände laden oder solche löschen, so hat der Führer davon der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde vorher Anzeige zu machen.

Diese Behörde bezeichnet die Liegestelle, wo das Laden oder Löschen vorzunehmen, und die Frist, binnen welcher es zu beginnen und zu beenden ist. Die Liegestelle soll von bewohnten Gebäuden möglichst entfernt sein. Ohne geschäftliche Veranlassung ist der Zutritt zur Liegestelle nicht gestattet.

Beim Laden und Löschen darf nicht geraucht, auf dem Fahrzeuge und in der Nähe des Liegeplatzes auch weder Feuer gemacht, noch offenes Licht gebraucht werden.

Bei Dunkelheit ist das Laden und Löschen nur mit besonderer Erlaubnisz und nur unter Beleuchtung mit feststehenden Laternen, die mindestens zwei Meter über dem Arbeitsboden angebraucht sind, gestattet.

Bei der Ladung, wie beim Löschen

Deze bepalingen vinden geene toepassing op vaartuigen, die slechts kleine hoeveelheden (ten hoogste 10 K.G. en bij zwavelkoolstof ten hoogste 2 K.G., verg. art. 8) van *enkele* licht ontvlambare stoffen, hetzij volgens de voorschriften afzonderlijk, hetzij volgens de voorschriften met andere voorwerpen (art. 8) samen verpakt, vervoeren, indien namelijk het gezamenlijk gewicht der aldus vervoerde hoeveelheden licht ontvlambare stoffen geen 40 K.G. bedraagt.

Art. 13. Zoodra een met licht ontvlambare stoffen beladen vaartuig zijne bestemmingsplaats bereikt heeft, moet degene, die het vaartuig voert, de geladen licht ontvlambare stoffen, naar hare hoeveelheid en soort, onverwijld aan de bevoegde politie- of havenautoriteit aangeven en zijn vaartuig terstond op de aangewezen ligplaats vastleggen.

Art. 14. Indien een vaartuig licht ontvlambare stoffen moet laden of lossen, moet degene, die het voert, daarvan aan de bevoegde politie- of havenautoriteit kennis geven.

Deze autoriteit wijst de ligplaats aan, waar het laden of lossen moet geschieden, en den termijn, binnen welken het moet beginnen en eindigen. De ligplaats moet zoo ver mogelijk van bewo9nde gebouwen verwijderd zijn. Zonder aan het beroep ontleende aanleiding, is de toegang tot de ligplaats niet geoorloofd.

Bij het laden en lossen mag niet gerookt, op het vaartuig en in de nabijheid der ligplaats noch gestookt, noch open licht gebruikt worden.

Gedurende de duisternis is het laden en lossen slechts met bijzondere toestemming vergund, en slechts onder verlichting met vaststaande lantaarns, die ten minste twee meter boven den werkvloer zijn gebracht.

Bij het laden en bij het lossen mogen

dürfen die Körbe und Kübel mit Gefäszen aus Glas oder Steinzeug, welche Stoffe enthalten, die zu den Klassen II und III der in § 1 lit. a und b bezeichneten Gegenstände gehören, nicht auf Karren gefahren, noch auf Schulter oder auf dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

§ 15. Der Ablader hat dem Führer des Fahrzeuges und dieser auszer der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde (vergl. §§ 13 und 14) auch Allen, welche beim Laden oder Löschen der feuergefährlichen Gegenstände beschäftigt werden, von deren Feuergefährlichkeit Mittheilung zu machen, und zwar auch dann, wenn die Feuergefährlichkeit schon aus der Art der Verpackung und ihrer Bezeichnung zu entnehmen sein sollte.

Die gleiche Anzeige hat zu machen:

a. wer die Güter dem Ablader behufs der Verladung übersendet, dem Ablader,

b. wer die Güter einem Andern als dem Ablader zur Weiterbeförderung behufs der Verladung übersendet, seinem unmittelbaren Nachmann.

Die vorstehenden Vorschriften finden bei Versendung von gereinigtem Petroleum keine Anwendung.

§ 16. Diese Verordnung tritt am 1. April 1894 in Kraft.

de manden en kuipen met glazen of steenen pakmiddelen, welke stoffen bevatten, die tot de Klassen II en III der in artikel 1, litt. *a* en *b*, aangeduide voorwerpen behooren, niet op karren vervoerd, noch op de schouders of op den rug, maar alleen aan de aan bedoelde pakmiddelen aangebrachte handvatsels gedragen worden.

Art. 15. De aflader moet den schipper, en deze, behalve aan de bevoegde politie- of havenautoriteiten (verg. artt. 13 en 14), ook aan allen, die bij het laden of lossen der licht-ontvlambare stoffen werkzaam zijn, van hare ontvlambaarheid kennis geven, ook dan, wanneer de ontvlambaarheid reeds uit den aard der verpakking en uit de daarop gestelde aanduiding af te leiden zou zijn.

Dezelfde kennisgeving moet geschieden:

a. door hem, die den aflader goederen ter aflading toezendt, aan den aflader;

b. door hem, die de goederen aan een ander dan den aflader ter verdere verzending met het oog op de aflading toezendt, aan zijn onmiddellijken opvolger.

De vorenstaande voorschriften zijn op de verzending van gezuiverde petroleum niet van toepassing.

Art. 16. Dit besluit treedt in werking op den tweeden dag na dien der dagteekening van het *Staatsblad* en van de *Staatscourant*, waarin het is geplaatst.

531. 6 Juni 1893, PROTOKOLL XXII DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE VEREINFACHUNG BEI DER VERÖFFENTLICHUNG DER IN NIEDERLÄNDISCHER SPRACHE ABGEFASSTEN PROTOKOLLE. Lagemans Nr. 792.

Bei der in der vorjährigen ordentlichen Sitzung stattgefundenen Besprechung über das Rechnungswesen der Central-Commission (vgl. Protokoll Nr. VI) ist von dem Bevollmächtigten für Preussen angeregt, ob nicht die Kosten für Vervielfältigung der Protokolle in Holländischer Sprache ermässigt werden könnten, was der

Bevollmächtigte für Niederland dadurch erzielen zu können glaubte, dass fortan die Vervielfältigung dieser Protokolle in Niederland besorgt werde. Man einigte sich sodann noch weiter dahin, dass es genügen würde, wenn ein Exemplar der Holländischen Protokolle dem Archive der Central-Commission zur Aufbewahrung übermittelt und ausserdem einige wenige Exemplare dieser Protokolle zum Zwecke der Mittheilung an die Kgl. Niederländische Regierung durch eine möglichst wenig kostspielige Art der Vervielfältigung, etwa mittelst einer Schreibmaschine, hergestellt würden.

Die Bevollmächtigten der Deutschen Uferstaaten haben im Schriftwege die Zustimmung ihrer Regierungen und insbesondere, im Hinblick darauf, dass ihnen die Einsichtnahme des im Archive der Central-Commission aufbewahrten Protokoll-Exemplares in Holländischer Sprache stets zur Verfügung steht, den Verzicht auf Mittheilung besonderer Exemplare erklärt, und zwar der Bevollmächtigte für

Baden in seinem Schreiben vom 19. Oktober v. J.

Bayern in seinem Schreiben vom 6 Oktober v. J.

Elsass-Lothringen in seinem Schreiben von 12. Oktober v. J.

Hessen in seinem Schreiben vom 21. Januar l. J.

Preussen in seinem Schreiben vom 17. November v. J.

Der Bevollmächtigte für Preussen hob noch ferner hervor, dass er der Holländischen Sprache nicht mächtig sei und er sich demgemäss nicht in der Lage befinde, die Richtigkeit der Uebertragung der Deutschen Protokolle ins Holländische zu prüfen und als derzeitiger Vorsitzender die bisher übliche Beglaubigung der Holländischen Protokolle vorzunehmen. Da die Bevollmächtigten der übrigen Deutschen Uferstaaten sich voraussichtlich in dergleichen Lage befinden werden, so möchte es sich empfehlen, den Bevollmächtigten für Niederland zu ersuchen, sich fernerhin der Beglaubigung der Holländischen Protokolle zu unterziehen.

Der Bevollmächtigte für Niederland erklärte, dass seine Regierung auf die Beibehaltung der *gedruckten* Holländischen Protokolle Werth lege, jedoch gern bereit sei, die Drucklegung im Haag bewirken zu lassen, wodurch sich deren Kosten voraussichtlich erheblich vermindern würden. In Würdigung der Bedenken, welche der Bevollmächtigte für Preussen als derzeitiger Vorsitzender gegen die Beglaubigung der Holländischen Protokolle durch einen der Holländischen Sprache nicht mächtigen Vorsitzenden geäussert habe, sei er bereit, den Wunsch der Deutschen Bevollmächtigten, dass die Beglaubigung der Holländischen Protokolle fortan durch den Bevollmächtigten für Niederland bewirkt werden möge, seiner Regierung vorzutragen.

BESCHLUSS.

1) Die Vervielfältigung der für die Niederländische Regierung benöthigten und einiger dem Sekretariat zum Dienstgebrauch zu überweisenden Protokollen in Holländischer Sprache wird fortan auf gemeinschaftliche Kosten von der Niederländischen Regierung bewirkt werden.

2) Die Entscheidung über die Beglaubigung der Holländischen Protokolle bis zum Eingang der Erklärung des Bevollmächtigten für Niederland auszusetzen. [1])

[1]) Die niederländische Regierung hat zugestimmt.

532. 24 August 1893, ABMACHUNG (ARRANGEMENT) ZWISCHEN NIEDERLAND UND PREUSSEN GESCHLOSSEN IN BERLIN BETR. GEGENSEITIGE MITTEILUNGEN BEI HOCHWASSER UND EISGEFAHR UND GEMEINSCHAFTLICHE MASSNAHMEN ZUR BESEITIGUNG DIESER GEFAHREN. Lagemans Nr. 798.

De Regeering van Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden en de Regeering van Zijne Majesteit den Keizer van Duitschland, Koning van Pruissen, hebben voor het sluiten eener schikking tusschen Nederland en Pruissen, betreffende wederzijdsche mededeelingen bij hoog opperwater en ijsgevaar op den Rijn en gemeenschappelijke maatregelen tot afwering dezer gevaren tot hare commissarissen benoemd:

de eerste, den inspecteur van den Waterstaat in de tweede inspectie LEEMANS en den hoofdingenieur van den Waterstaat, belast met het beheer der groote rivieren, SCHNEBBELIE;

de laatste, den Ministerial Director im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirklichen Geheimen Rath SCHULTZ, en den Geheimen Ober Baurath LANGE.

Genoemde commissarissen zijn voor gemeld doel heden in het Ministerie van Openbare Werken alhier tezamen gekomen en zijn omtrent de volgende maatregelen tot overeenstemming geraakt.

Tot permanente commissarissen worden van de zijde der Koninklijk Nederlandsche Regeering de hoofdingenieur van den Waterstaat, belast met het beheer der groote rivieren, en van de zijde der Koninklijk Pruissische Regeering de Rheinstrombaudirector aangewezen.

De mededeelingen omtrent hoog opperwater zullen in den regel slechts door den Koninklijk Pruissischen aan den Koninklijk Nederlandschen commissaris plaats hebben en wel betreffende de waterstanden te Mannheim, Mainz en Coblentz.

Voor den duur van deze mededeelin-

Die Regierung Ihrer Majestät der Königin der Niederlande und die Regierung Seiner Majestät des Deutschen Kaisers, Königs von Preussen, haben zur Herbeiführung einer Verständigung zwischen den Niederlanden und Preussen in Betreff gegenseitiger Mittheilungen bei Hochwasser und Eisgefahr im Rhein und gemeinschaftlicher Massnahmen zur Beseitigung dieser Gefahren:

die Erstere, den Inspecteur van den Waterstaat in de tweede inspectie LEEMANS, und den Hoofdingenieur van den Waterstaat, belast met het beheer der groote rivieren, SCHNEBBELIE;

die Letztere den Ministerial Director im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirklichen Geheimen Rath SCHULTZ, und den Geheimen Ober Baurath LANGE, zu ihren Commissarien ernannt.

Die genannten Commissarien sind zu diesem Zwecke am heutigen Tage im Ministerium der öffentlichen Arbeiten hierselbst zusammen getreten und haben sich über die nachfolgenden Massnahmen verständigt.

Zu ständigen Commissarien werden seitens der Königlich Niederländischen Regierung der Hoofdingenieur van den Waterstaat, belast met het beheer der groote rivieren, und seitens der Königlich Preussischen Regierung der Rheinstrombaudirector, bestellt.

Die Benachrichtigung über Hochwasser soll in der Regel nur von dem Königlich Preussischen an den Königlich Niederländischen Commissar erfolgen und zwar über die Wasserstände in Mannheim, Mainz und Coblenz.

Die Dauer dieser Benachrichtigung

gen wordt bepaald het tijdvak waarin de waterstand hooger is dan 6 meter aan de peilschaal te Keulen.

Op bijzonder verlangen van den Koninklijk Pruissischen commissaris worden hem ook door den Koninklijk Nederlandschen commissaris mededeelingen verstrekt betreffende de hoog-opperwatertoestanden in de Nederlandsche rivieren.

Zoodra zich in den Rijn of zijne vertakkingen ijs in beteekenende hoeveelheid vertoont, zullen over de ijstoestanden tusschen beide commissarissen dagelijks berichten gewisseld worden, en wel in den regel over den toestand des morgens van den dag waarop bericht wordt, en zullen die berichten zoo tijdig per post bezorgd worden dat zij uiterlijk des morgens van den volgenden dag in handen van den geadresseerde komen.

In dringende gevallen zullen de mededeelingen telegraphisch geschieden.

De wederzijdsche commissarissen komen vóór den 1sten September van elk jaar te zamen om zich te verstaan over gemeenschappelijke maatregelen tegen ijsgevaar in den aanstaanden winter.

Deze gemeenschappelijke maatregelen zullen slechts betrekking hebben op het aan beide Staten gemeenschappelijk vaak van den Rijn en alleen in dat geval tot uitvoering komen, indien daardoor geen gevaar voor de benedenwaarts liggende dijksdistricten ontstaan kan.

Zoowel van Nederlandsche als van Pruissische zijde zal een technisch ambtenaar voor de leiding der gemeenschappelijke maatregelen worden gestationneerd, te weten de Nederlandsche te Lobith en de Pruissische te Griethuizen.

Deze ambtenaren zijn uitsluitend volgens de hun door de commissarissen gegeven aanwijzing, belast met de leiding der uit te voeren werkzaamheden.

wird festgesetzt auf die Zeit, in welcher der Wasserstand höher als 6 Meter am Cölner Pegel ist.

Auf besonderes Verlangen des Königlich Preussischen Commissars wird ihm auch von dem Königlich Niederländischen Commissare die Benachrichtigung über die Hochwasserverhältnisse in den Niederländischen Flüssen zugehen.

Sobald sich im Rhein bez. seinen Verzweigungen Eis in bemerkenswerter Weise zeigt, wird die Benachrichtigung über die Eisverhältnisse zwischen beiden Commissarien täglich stattfinden und zwar in der Regel durch Berichte über den Zustand am Morgen des Berichttages, welche so zeitig zur Post gegeben werden, das sie spätestens am Morgen des folgenden Tages in den Händen des Adressaten sind.

In dringenden Fällen werden die Mittheilungen durch den Telegraphen erfolgen.

Die beiderseitigen Commissarien treten vor dem 1ten September jedes Jahres zusammen, um sich über gemeinschaftliche Massregeln gegen die Eisgefahr des nächsten Winters zu verständigen.

Diese gemeinschaftlichen Massregeln werden sich nur auf die den beiden Staaten gemeinschaftliche Strecke des Rheins beziehen und nur in dem Falle zur Ausführung kommen, wenn dadurch keine Gefahr für die unterhalb liegenden Deichdistricte herbeigeführt werden kann.

Von Niederländischer und von Preussischer Seite wird je ein Baubeamter zur Leitung der gemeinschaftlichen Massregeln und zwar der Niederländische in Lobith und der Preussische in Griethausen stationirt werden.

Dieselben haben, nach der Ihnen von den Commissarien ertheilten Anweisung die auszuführenden Arbeiten ausschliesslich anzuordnen.

Vermits, zoodra de overlaat bij Lobith in werking is gekomen, deze plaats en de rechter Rijnoever bij Spijk over Nederlandsch gebied niet meer toegankelijk zijn, zorgt de Nederlandsche Regeering dat de voor de uitvoering der te nemen maatregelen gevorderde manschappen tijdig vooraf ter plaatse zijn.

Wordt door een der beide commissarissen de medewerking bij gemeenschappelijke maatregelen geweigerd, dan blijft het aan elken Staat overgelaten om op het tot zijn grondgebied behoorend deel der rivier de noodig geoordeelde maatregelen te nemen.

Om de afwering van ijsgevaar in het algemeen te bevorderen zullen de commissarissen bij de jaarlijksche samenkomst elkander hunne zienswijze en ervaringen mededeelen omtrent de wijze, waarop in beide Rijken bij de afwering of vermindering van ijsgevaar gunstige uitkomsten verkregen zijn, en hoe de daarbij genomen maatregelen op den Rijn, alsmede op zijne nevenrivieren en vertakkingen zouden toegepast kunnen worden.

Onkosten wegens verleende hulp enz. worden wederzijds in geen geval in rekening gebracht.

Door de Koninklijk Nederlandsche commissarissen wordt het voorbehoud gemaakt dat de noodige geldmiddelen door de Staten-Generaal toegestaan worden.

Bovenstaand proces-verbaal is in twee gelijkluidende exemplaren opgemaakt en door de commissarissen onderteekend.

(Get.) Leemans. Schultz.
„ Schnebbelie. Lange.

Da sobald der Ueberlauf bei Lobith in Wirkung getreten ist, der Ort Lobith und das rechte Ufer des Rheins bei Spyck vom Niederländischen Gebiete aus nicht mehr zugänglich sind, so sorgt die Niederländische Regierung dafür, dass die für die zu treffenden Massregeln erforderlichen Mannschaften rechtzeitig vorher zur Stelle gelangen.

Wird von einem der beiden Commissarien die Mitwirkung bei gemeinschaftlichen Massregeln verweigert, so bleibt es jeder Seite überlassen auf dem zu dem eigenen Territorium gehörenden Theile des Stromes die geeignet erscheinenden Massregeln zu treffen.

Um die Verhütung von Eisgefahren im Algemeinen zu fördern, werden, bei den jährlich stattfindenden Conferenzen der Commissarien, dieselben ihre Ansichten und Erfahrungen darüber austauschen, in welcher Weise in den beiden Ländern günstige Erfolge in Bezug auf Verhütung von Eisgefahr oder Milderung derselben erzielt worden sind, und wie dieselben etwa auf den Rhein, seine Nebenflüsse und Verzweigungen angewendet werden können.

Gegenseitige Kostenberechnungen über geleistete Hülfe etc. finden in keinem Falle statt.

Seitens der Königlich Niederländischen Commissarien wird der Vorbehalt gemacht, dass die erforderlichen Geldmittel von den General-Staaten bewilligt werden.

Vorstehende Verhandlung ist in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und von den Commissarien unterzeichnet worden.

(Get.) Leemans. Schultz.
„ Schnebbelie. Lange.

533. 24 November 1893, BADISCHE MINISTERIALVERORDNUNG BETR. DIE ZUSTÄNDIGKEIT ZUR ERTEILUNG DER SCHIFFERPATENTE. G. u. V. Bl. 1893 Nr. XXIV S. 159

In theilweiser Abänderung der §§. 4 und 5 der Verordnung des Groszherzoglichen

Handelsministeriums vom 16. September 1869, betreffend die Rheinschifferpatente und die Dienstbücher der Schiffsmanschaften (Gesetzes- und Verordnungsblatt 1869 Nr. XXI. Seite 351), der Verordnung des Groszherzoglichen Ministeriums des Innern vom 24. Mai 1884, betreffend die Neckarschifferpatente und die Dienstbücher der Schiffsmanschaften (Gesetzes- und Verordnungsblatt 1884 Nr. XIX. Seite 176), und des Abschnitts II. §. 9 der Verordnung des Ministeriums des Innern vom 17. Dezember 1892, die Schifffahrt auf dem Bodensee betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 631), wird verordnet, was folgt:

Das Bezirksamt beschlieszt darüber, ob und für welche Strecken einer Wasserstrasze ein Schifferpatent zu ertheilen sei.

Das Gesuch um Ertheilung eines Schifferpatentes ist dem Bezirksrath zur Entscheidung vorzulegen, wenn der Gesuchsteller innerhalb 14 Tagen nach Empfang des die Genehmigung versagenden oder nur unter Bedingungen ertheilenden Bescheids des Bezirksamts auf mündliche Verhandlung vor dem Bezirksrath anträgt.

Karlsruhe, den 24. November 1893.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

EISENLOHR. Vdt. ARNOLD.

534. 1894, ABÄNDERUNG VON ART. 17 DER POLIZEIORDNUNG VON 1887. Baden 9 Dezember 1894 G. u. V. Bl. 1894 Nr. LI S. 444, Bayern 11 Januar 1895 G. u. V. Bl. 1895 Nr. 2 S. 5, Elsass-Lothringen 4/10 Januar 1895 Zentr. u. B. Amtsbl. 1895 Nr. 8 S. 25, Hessen, 12 Dezember 1894 Reg. Bl. Nr. 35, Niederland 5 Januar 1895 Staatsblad 1895 Nr. 1, Preussen 19 Januar 1895 A. Bl. Coblenz 1895 Nr. 6 S. 27.

Art. XVII. der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flöszerei auf dem Rheine erhält nachfolgende Fassung:

Sobald der Wasserstand auf der Strecke unterhalb St. Goar bis auf 1,3 m am Kölner Pegel und auf der Strecke oberhalb St. Goar bis auf 1 m am Mainzer Pegel gefallen ist, ist die Ausübung der Dampfschleppschifffahrt zur Nachtzeit gänzlich untersagt.

Art. XVII van het Reglement van Politie voor de scheepvaart en de vlotvaart op den *Rijn* wordt, te rekenen van 1 Februari 1895, gelezen als volgt:

„Zoodra de waterstand op het vak beneden *St. Goar* gedaald is tot 1,3 M. aan de peilschaal te *Keulen*, en op het vak boven *St. Goar* tot 1 M. aan de peilschaal te *Mainz*, is het sleepen door stoombooten gedurende den nacht verboden."

535. 2 Januar 1894, ABÄNDERUNG DES NIEDERLÄNDISCHEN KÖNIGLICHEN BESCHLUSSES VOM 5 SEPTEMBER 1892 BETR. DIE RHEINSCHIFFER- UND SCHIFFSPATENTE SOWIE DIE EINSETZUNG VON KOMMISSIONEN VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT. Staatsblad 1894 Nr. 1.

In naam van Hare Majesteit WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Wij EMMA, Koningin-Weduwe, Regentes van het Koninkrijk,

Op de voordracht van de Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Buitenlandsche Zaken van 21 November 1893, La. N. afdeeling Waterstaat, en van die zelfde dagteekening, no. 12837, 2de afdeeling;

Den Raad van State gehoord (advies van 12 December 1893, no. 10);

Gezien het nader rapport van de voornoemde Ministers van 20 December 1893, no. 105, afdeeling Waterstaat en van 29 d. a. v. no. 13997, 2de afdeeling;

In aanmerking nemende, dat het wenschelijk is een tarief vast te stellen voor de reis- en verblijfkosten, aan de belanghebbenden krachtens artikel 20 van het Koninklijk besluit van 5 September 1892 (*Staatsblad* no. 216) door de commissiën van deskundigen voor de Rijnvaart in rekening te brengen, zoo het onderzoek der schepen buiten hare standplaats geschiedt;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Eenig artikel.

Tusschen het derde en het vierde lid van artikel 20 van het Koninklijk besluit van 5 September 1892 (*Staatsblad* no. 216) wordt een nieuw lid gevoegd, luidende:

De leden der Commissie, die aan het onderzoek deelnemen, kunnen daartoe in rekening brengen:

a. voor vergoeding van reiskosten: de werkelijk uitgegeven vracht voor de gebezigde vervoermiddelen, zoomede hetgeen daarenboven betaald is voor het vervoer van reisbenoodigdheden, voor veer-, tol- en bruggelden, en voor het vervoer van voorwerpen, welke ingevolge algemeenen of bijzonderen last zijn medegenomen

b. voor vergoeding van verblijfkosten per etmaal ..... f 8.

Gedeelten van etmalen, 12 uren of meer bedragende, worden voor een geheel, kleinere voor een half etmaal gerekend.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* geplaatst en aan den Raad van State in afschrift medegedeeld zal worden.

's-Gravenhage, den 2den Januari 1894.

EMMA.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
C. LELY.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
VAN TIENHOVEN.

Uitgegeven den *achttienden* Januari 1894.

De Minister van Justitie,
SMIDT.

536. **17 Mai 1894,** BADISCHE UND ELSASS-LOTRINGSCHE BRÜCKENORDNUNGEN IN FOLGE EINER ZWISCHEN DEN ZWEI REGIERUNGEN GETROFFENEN VEREINBARUNG BETR. DIE SCHIFFBRÜCKEN BEI FREISTETT—GAMBSHEIM, GREFFERN—DRUSENHEIM UND PLITTERSDORF—SELZ. G. u. V. Bl. 1894 S. 237, Zentr. u. B. Amtsbl. Nr. 22 S. 135.

537. **24 Mai 1894,** AUSZUG AUS PROTOKOLL XII DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE ZWISCHEN STRASSBURG UND KEHL. Lagemans Nr. 812.

538. **10 September 1894,** AUSZUG AUS PROTOKOLL XVI DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI CÖLN. Lagemans Nr. 817.

539. **28 November 1894,** NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. DIE EICHUNG VON RHEINSCHIFFEN. Staatsblad 1894 Nr. 174.

540. 20 Dezember 1894, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. DIE IN ART. 5 DES KÖNIGLICHEN BESCHLUSSES VOM 28 NOVEMBER 1894 VORGESEHENE INSTRUKTION FÜR DIE EICHBEAMTEN. Staatscourant 1894 Nr. 302.

541. 1895, VERLÄNGERUNG DER WIRKSAMKEIT DES ARTIKELS 32*a* DER POLIZEIORDNUNG VON 1887 (ABÄNDERUNG VON 1892) BIS 1 FEBRUAR 1898. Baden 15 November 1895 G. u. V. Bl. 1895 S. 482, Elsass-Lothringen 26 November/10 Dezember 1895 Zentr. u. B. Amtsbl. 1895 Nr. 54 S. 237, Hessen 20 November 1895 Reg. Bl. 1895 Nr. 38; in Bayern, Niederland und Preussen brauchte die Abänderung nicht veröffentlicht zu werden, da in den desfallsigen Verordnungen seinerzeit die Wirksamkeit des erwähnten Artikels ohnehin an keine Endbande geknüpft wurde.

542. 15 März 1895. ELSASS-LOTRINGSCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DEN ANMELDEDIENST ZUR DURCHFAHRT DER SELZER SCHIFFBRÜCKE.

543. 20 April 1895, NIEDERLÄNDISCHES GESETZ BETR. DAS BAKENWESEN AUF ÖFFENTLICHEN GEWÄSSERN. Staatsblad 1895 Nr. 71.

544. 12 Juni 1895, AUSZUG AUS PROTOKOLL XXIX DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE ZWISCHEN BONN UND VILICH-BEUEL. Lagemans Nr. 831.

545. 18 September 1895. ZUSATZARTIKEL ZUR REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE VOM 17 OKTOBER 1868. AUSWECHSLUNG DER RATIFIKATIONSURKUNDEN 27 MAI 1898. Lagemans Nr. 834.

Nachdem über die Auslegung einiger Artikel der revidirten Rheinschifffahrts-Acte vom 17 October 1868 Zweifel entstanden sind, haben sämmtliche Uferregierungen beschlossen, diese Zweifel durch ein im Anschlusse an das bei Zeichnung der erwähnten Acte abgefasste Schlussprotocoll zu errichtendes Zusatzprotocoll zu beseitigen.

Zu diesem Zwecke haben sich die hierzu von ihren Regierungen beauftragten Rheinschifffahrts-Bevollmächtigten, nämlich:

für Niederland: der Inspecteur van den Waterstaat WILHELMUS FRANÇOIS LEEMANS;

für Baden: der Ministerial Director, Geheimerath KARL SCHENKEL;

für Bayern: der Geheimerath Dr. OTTO Freiherr VON VÖLDERNDORFF UND WARADEIN;

für Elsass-Lothringen: der Regierungsrath JOHANN BAPTIST TRAUT;

für Hessen: der Geheimerath CARL VON WERNER;

Vermits over de uitlegging van eenige artikelen der herziene Rijnvaart-akte van 17 October 1868, eenige punten van twijfel waren ontstaan, hebben de gezamenlijke Oeverregeering en besloten dien twijfel op te heffen, door in aansluiting aan het slotprotocol, vastgesteld bij het onderteekenen der vermelde akte, eene additioneele verklaring vast te stellen.

Met dat doel zijn de hiertoe door hunne Regeeringen gevolmachtigde Rijnvaart-commissarissen, namelijk:

voor Nederland: de Inspecteur van den Waterstaat WILHELMUS FRANÇOIS LEEMANS;

voor Baden: de Ministerial Director Geheimrath KARL SCHENKEL;

voor Beijeren: de Geheimrath Dr. OTTO, Freiherr VON VÖLDERNDORFF UND WARADEIN;

voor Elzas-Lotharingen: de Regierungsrath JOHANN BAPTIST TRAUT;

voor Hessen: de Geheimrath KARL VON WERNER;

für Preussen: der Geheime Oberregierungsrath CARL GAMP;

heute dahier im Sitzungssaale der Central-Commission für die Rheinschifffahrt versammelt und Folgendes vereinbart:

Zu den Artikeln 32 bis 40 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte vom 17 October 1868 wird festgestellt, dass die nach der Strafgesetzgebung der Uferstaaten ergehenden vollstreckbaren richterlichen Strafbefehle und polizeilichen Strafverfügungen den in obigen Artikeln der Rheinschifffahrts-Acte erwähnten strafgerichtlichen Urtheilen und Erkenntnissen gleichstehen, vorausgesetzt, dass die Vollstreckbarkeit dieser Strafbefehle und Strafverfügungen erst nach Ablauf einer mindestens einwöchigen Frist nach der Zustellung an den mit der Strafe Belegten eintritt und dass diesem die Möglichkeit gegeben ist, durch Erhebung eines Einspruchs binnen dieser Frist eine Verhandlung und Aburtheilung durch das Rheinschifffahrtsgericht im ordentlichen Strafverfahren herbeizuführen.

Diese Vereinbarung, von welcher eine Ausfertigung jedem der obenbezeichneten Bevollmächtigten mitgetheilt worden ist, tritt in Kraft, sobald sie von sämmtlichen betheiligten Regierungen ratificirt worden ist.

So geschehen Mannheim den 18 September 1895.

(Get.) LEEMANS.
„ SCHENKEL.
„ Dr. OTTO, Freiherr. v. VÖLDERN-
„ TRAUT. [DORFF u. WARADEIN.
„ v. WERNER.
„ GAMP.

voor Pruissen: de Geheime Oberregierungsrath CARL GAMP:

heden alhier in de zittingzaal der Centrale-Commissie voor de Rijnscheepvaart vergaderd, en hebben het volgende besloten:

Met betrekking tot de artt. 32-40 der herziene Rijnvaart-akte van 17 October 1868 wordt vastgesteld, dat de overeenkomstig de Strafwetgeving der Oeverstaten uitgevaardigde en uitvoerbare „richterliche Strafbefehle" en „polizeiliche Strafverfügungen" met de in bovengenoemde artikelen der Rijnvaartakte vermelde strafrechtelijke vonnissen en beslissingen gelijkstaan, met dien verstande, dat deze „Strafbefehle" en „Strafverfügungen" eerst kunnen worden ten uitvoer gelegd na verloop van ten minste een week, nadat de beteekening aan dengene, wien de straf is opgelegd, heeft plaats gehad en voor dezen de mogelijkheid is opengesteld om binnen dien termijn door het aanteekenen van verzet, volgens de regelen der gewone procedure eene behandeling en beslissing door den rechter voor de Rijnvaart uit te lokken.

Dit besluit, waarvan een exemplaar aan ieder der bovengenoemde gevolmachtigden is uitgereikt, treedt in werking zoodra het door de gezamenlijke betrokken Regeeringen bekrachtigd is geworden.

Gedaan te Mannheim den 18den September 1895.

(Get.) LEEMANS.
„ SCHENKEL.
„ Dr. OTTO Freiherr v. VÖLDERN-
„ TRAUT. [DORFF u. WARADEIN.
„ v. WERNER.
„ GAMP.

546. **4 Oktober 1895,** ELSASS-LOTHRINGSCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DIE VERLEGUNG DES WOHNSITZES DES RHEINSCHIFFAHRTS-INSPEKTORS FÜR DIE RHEINSTRECKE AUF DEM LINKEN UFER VON BASEL BIS ZUM AUSFLUSS DER LAUTER, VON COLMAR NACH STRASSBURG. Zentr. u. B. Amtsbl. 1895 (Beiblatt) S. 245.

547. 19 März 1896, PREUSSISCHES REGULATIV BETR. DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE. A. Bl. Cöln 1896 Stück 16 S. 124.

Für die Untersuchung der Rheinschiffe erlasse ich auf Grund der §§ 10, 11 und 15 des Gesetzes vom 17. März 1870, betreffend die Ausführung der revidirten Rheinschifffahrtsakte (G.-S. S. 187) sowie unter Aufhebung der dafür zur Zeit geltenden Vorschriften, insbesondere des Abschnitts III des Regulativs vom 23. März 1870 und der Nachträge zu demselben vom 10. Juni 1882, 10. November 1888, 25. Januar 1889 und 30 Januar 1890 das nachstehende.

Regulativ.

§ 1. Schiffsuntersuchungs-Kommissionen (§ 10 und § 11 des Gesetzes vom 17. März 1870) bestehen in Frankfurt a./M., Biebrich, Niederlahnstein, Coblenz, Cöln, Düsseldorf, Duisburg, Ruhrort und Emmerich. Sie werden durch den Regierungspräsidenten des Bezirks gebildet und unterliegen dessen Aufsicht.

§ 2. Als Sachverständige sind in die Kommission zu berufen: der Hafenkommissär oder der Hafenmeister, ein oder mehrere Schiffsbaukundige und ein oder mehrere patentirte Rheinschiffer.

Handelt es sich um die Untersuchung eiserner Schiffe, so musz einer der Schiffsbaukundigen praktische Erfahrungen im Bau solcher Schiffe besitzen. An seiner Stelle kann auch ein mit der Herstellung gröszerer Eisenblechkonstruktion vertrauter Maschinenbautechniker zugezogen werden.

§ 3. Wenn die Kommission zu Berathungen zusammentritt so führt der Bürgermeister den Vorsitz, er kann sich aber auch im Behinderungsfalle durch ein Mitglied der Kommission vertreten lassen. Den Untersuchungen der Fahrzeuge beizuwohnen, ist er nicht verpflichtet, dagegen hat er jedes auszustellende Schiffsattest mit Unterschrift und Siegel zu vollziehen.

§ 4. Die Kommissionen haben sich auch der Untersuchungen von Schiffen, die aus Nebenflüssen den Rhein befahren, zu unterziehen, sofern nicht an den Nebenflüssen besondere Untersuchungskommissionen bestehen.

Auf besondere Anweisung der Aufsichtsbehörde oder auf Antrag der Betheiligten kann die Kommission auch die Untersuchung von Fahrzeugen unter 300 Centner Tragfähigkeit vornehmen.

§ 5. Die Schiffe, die nach Art. 22 der revidirten Rheinschifffahrtsakte der Untersuchung zu unterwerfen sind, müssen von dem Eigenthümer oder Führer bei der Kommission schriftlich angemeldet und ihr vorgeführt werden. In der Anmeldung musz angegeben werden:

1. Name, Gattung und Hauptbaumaterial des Schiffs sowie der Name des Eigenthümers.

2. Die Strecke, die das Schiff befahren soll.

3. Die Hauptmasze und zwar:

a) die Länge zwischen Vordersteven und Hintersteven, oder zwischen Vordersteven und Ruderloch, oder zwischen Bugansatz und Ruderloch,

b) die Breite zwischen der Auszenbordbekleidung oder den Berghölzern in der Mitte oder am Hauptspant,

c) die Tiefe von den Bodenplatten bis zum Gangbord oder bis zur Unterkante des Schanzdeckels in der Mitte.

4. Die Tragfähigkeit, soweit solche bekannt ist.

§ 6. Eine auszerordentliche Untersuchung ist von der Polizeibehörde des Orts, in deren Bereiche das Schiff sich befindet, bei der Untersuchungskommission dann zu beantragen, wenn ihr eine glaubhafte Anzeige über gefahrbringende Mängel an demselben zugeht, oder wenn diese Behörde aus Gründen des öffentlichen Interesses eine solche Untersuchung für nothwendig erachtet. Die Kosten einer solchen Untersuchung sind aus den Mitteln der Behörde, die den Antrag stellt, zu bestreiten. Bei solchen Untersuchungen ist darauf Bedacht zu nehmen, dasz der Dienst des Schiffers thunlichst wenig beeinträchtigt werde.

§ 7. 1. Die Kommission untersucht die Tauglichkeit des Schiffs für den Rheintheil, für den es bestimmt ist. Sie hat besonders darauf zu sehen, dasz das Schiff dauerhaft gebaut, gut kalfatert und mit dem für den Zweck erforderlichen Takelwerke und Schiffsgeräthe versehen ist, und dasz die Schiffsmannschaft aus einer zu seiner Führung hinlänglichen Anzahl von Matrosen besteht.

Bei eisernen Schiffen ist insbesondere festzustellen, ob die Stärke der Quer- und der Längsversteifungen (Spanten) und der Beplattung genügend, und ob das Schiff hinreichend mit wasserdichten Schotten versehen ist.

Die Kommission hat weiter die Schiffsausrüstung zu untersuchen und festzustellen, ob das Schiff mit allem erforderlichen Takelwerke, insbesondere genügend mit Schiffsankern von angemessenem Gewichte und mit Tauen von ausreichender Stärke und Länge sowie mit allen sonstigen zur sicheren Führung des Schiffs und zur Hülfe in Nothfällen, namentlich auch zur ausgiebigen Entfernung von Wasser aus dem Schiffsraume und endlich mit den vorgeschriebenen Signallaternen und Flaggen versehen ist.

Auf eisernen Schiffen müssen für jeden Laderaum mindestens eine Leckpumpe, ferner ein Leckkleid, Korksäcke und Reibhölzer vorhanden sein.

Die Kommission hat ferner die Tragfähigkeit des Schiffs abzuschätzen oder aus einer etwa geschehenen Aichung des Schiffs zu entnehmen und sie im Schiffsatteste zu vermerken.

2. Bei Untersuchung von Dampfschiffen ist auszerdem darauf zu sehen, dasz.

a) die Maschine in ihrem Bau, in ihrer Aufstellung und namentlich auch in der Verbindung mit dem Schiffe so beschaffen ist, dasz sie eine andauernd sichere Thätigkeit erwarten läszt,

b) die Maschinenkammer genügend grosz und von den Kajüten und den Laderäumen durch Schotten aus Eisenblech getrennt ist,

c) die Treppen und Geländer auf Deck und auszenseits gehörig sicher, die Oeffnungen im Deck mit Vorrichtungen gegen Hineinfallen versehen und so bedeckt sind, dasz Niemand von den Maschinentheilen erfaszt werden kann,

d) die Thüren zu den Rädern bei den Raddampfschiffen gehörig verschlieszbar eingerichtet sind,

e) das Steuerruder sich in gutem Zustande befindet, und die Verbindung zwischen Kommandobrücke und Maschinenraum durchaus zuverlässig ist. — Insbesondere soll neben dem Maschinentelegraphen ein Sprachrohr zur Verständigung zwischen Capitain und Maschinisten vorhanden sein —,

f) ein Nothsteuer vorräthig ist, und Dampfschiffe, die nicht ausschlieszlich zum Uebersetzen von Personen oder zum Schleppen auf kurze Entfernungen dienen, mit einem Rettungsboote, zwei Rettungsleinen mit Korkring, entsprechenden Feuerlöschgeräthschaften und zwei Sprachrohren versehen sind.

3. Bei Untersuchung von Petroleum-Kastenschiffen (Tankschiffen) ist darauf zu sehen, dasz folgenden Erfordernissen genügt ist:

a) Boden und Wände von Petroleum-Kastenschiffen müssen von Eisen sein.

b) Ein Petroleumkasten (Laderaum für offenes Petroleum) darf nicht mehr als 150 cbm halten; er musz durch eine eiserne Decke sowie durch eiserne Querwände abgeschlossen sein, deren Nähte genügend gedichtet sind, um ein Ausrinnen von Petroleum zu verhindern.

c) Die Decke jedes Petroleumkastens und jeder Abtheilung eines solchen musz ein fest und dicht verschlieszbares Mannloch haben.

d) Die Petroleumkasten dürfen unter sich durch je eine von Deck aus schlieszbare Oeffnung oder Röhre von höchstens 200 qcm Weite verbunden sein.

Besonders angebrachte Abzugsrohre sowie als solche dienende Einlaszrohre müssen mit dichtem Drahtnetz überdeckt sein.

e) Kajütenräume dürfen nicht unmittelbar an Petroleumkasten stoszen; es musz zwischen ihnen ein Abstand von mindestens 0,5 m bleiben und, wenn dieser Abstand weniger als 1 m beträgt, die dem Petroleumkasten zugewandte Seite des Kajütenraums eine eiserne Wand haben.

f) Bolder, Masten, Windebäume und andere Vorrichtungen dürfen nicht so angebracht sein, dasz durch deren Gebrauch ein Petroleumkasten undicht werden kann.

g) Zur Befestigung und Mehrung müssen Petroleumkastenschiffe mit Ketten oder Drahtseilen ausgerüstet sein, die an dem zur Befestigung am Lande dienenden Ende ein auslösbares Glied haben.

4. Rheinseeschiffe, d. h. auch zur Befahrung des Rheins bestimmte Seeschiffe, die von dem Schiffs-Klassifikationsunternehmen „Germanischer Lloyd" in Berlin zur Seefahrt oder zur Küstenfahrt tauglich befunden worden und darüber mit einem reglementsmäszigen Klassifikations-Certifikate versehen sind, gelten für die Dauer der Gültigkeit dieses Certifikats ohne weitere Untersuchung auch als genügend tauglich und ausgerüstet zur Befahrung des Rheins, jedoch sind sie bei ihrer ersten Fahrt auf dem Rheine einer Schiffs-Untersuchungskommission vorzuführen, um mit der Bezeichnung der zulässigen tiefsten Einsenkung und einem Schiffsatteste versehen zu werden.

§ 8. Sollte die Kommission bei der Untersuchung finden, dasz das Schiff für den Rheintheil, der befahren werden soll, nicht geeignet ist, so wird die Ausstellung des Schiffsattestes abgelehnt.

§ 9. Ist das Schiff bei der Untersuchung für den Zweck tauglich befunden oder auf Grund des letzten Absatzes im § 7 ohne weitere Untersuchung als tauglich anzusehen, so hat die Kommission die höchste zulässige Einsenkungstiefe des Schiffs durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge, 4 cm Höhe, 2 bis 3 mm Dicke und von hervortretender Farbe (weisz oder gelb auf dunkelm, schwarz auf hellem Grunde) zu bezeichnen und demnächst das Schiffsattest auszustellen. Jene Bezeichnung erfolgt bei Schiffen, die in der Linie ihrer zulässigen tiefsten Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an *drei* Stellen (vorn, mittschiffs und hinten), bei Schiffen von geringerer Länge, wenn nicht deren Eigenthümer oder Führer die Bezeichnung an drei Stellen ausdrücklich beantragen, auf jeder Seite an *zwei* Stellen (vorn und hinten). Diese Stellen sind so zu wählen, dasz darunter Aichskalen zweckmäszig angebracht werden können, ohne beim Ge-

brauche des Schiffs durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

In die vorderste Klammer auf jeder Seite ist mit 2 bis $2^1/_2$ cm hohen lateinischen Buchstaben bezw. arabischen Zahlen einzuhauen:

nach vorn: innerhalb eines Rings der Anfangs- und der Endbuchstabe (ersterer mit groszer, letzterer mit kleiner Schrift) des Sitzes der Kommission,

nach hinten: die durch Aichung eventuell durch Abschätzung ermittelte Zentnerzahl der Tragfähigkeit, bei Rheinseeschiffen der bei deren Vermessung ermittelte Netto-Raumgehalt in Registertons.

Einsenkungsklammern, die durch Havarie verloren gegangen oder wegen Ausbesserung des Schiffskörpers entfernt worden sind, dürfen nur unter Zuziehung von mindestens zwei Kommissionsmitgliedern wieder angebracht werden.

Die Ausstellung des Schiffsattestes erfolgt nach den beigefügten Mustern I oder II.

§ 10. 1. In den Schiffsattesten veraichter Schiffe ist von der Kommission neben der durch die Aichung ermittelten grösxten Tragfähigkeit auch das Datum und die Nummer des darüber ausgefertigten Aichscheins sowie der Sitz der Behörde, die ihn ausgefertigt hat, zu vermerken.

2. Wird ein auf seine Tragfähigkeit abgeschätztes Schiff später neu abgeschätzt, oder aber ein schon veraichtes Schiff auf Antrag des auf die Aiche verzichtenden Eigenthümers oder Führers nur abgeschätzt, so ist das Schiffsattest danach jedesmal entsprechend zu berichtigen. Zugleich sind die Bestimmungen unter 4 und 5 zu beachten.

3. Wird ein veraichtes Schiff auf Grund der Bestimmungen in den Absätzen 4 und 5 des Artikels 22 der revidirten Rheinschifffahrts-Akte untersucht und ergibt sich dabei, dasz seine Tragfähigkeit in Folge baulicher Veränderung eine andere geworden ist, so wird die Tragfähigkeit, wenn der Eigenthümer oder Führer darauf verzichtet, das Schiff neu veraichen zu lassen, von der Kommission abgeschätzt und danach in das Schiffsattest eingetragen. Zugleich sind die Bestimmungen unter 4 und 5 zu beachten.

4. Wird die Tragfähigkeit eines veraichten Schiffs später bei Verzicht auf die Aiche nur abgeschätzt (vergl. Ziffer 2 und 3), so hat die abschätzende Kommission die Aichmerkmale (Skala u. s. w.) zu entfernen. Stimmt die Abschätzung mit der Tragfähigkeitsangabe auf den beiden vorderen Einsenkungsklammern nicht überein, so ist diese Angabe zu berichtigen. Zugleich hat die abschätzende Kommission auf die Rückgabe des oder der früheren Aichscheine zu halten und die zurückgegebenen unter Kennzeichnung ihrer Ungültigkeit zu den Akten zu nehmen; Aichscheine, deren Rückgabe nicht erfolgt, sind von der Kommission mittels Vermerks im Schiffsatteste für ungültig zu erklaren.

5. Von jeder ihrerseits ausgesprochenen Ungültigerklärung eines Aichscheins sowie von jeder ersten oder späteren Abschätzung der Tragfähigkeit eines Schiffs und deren Ergebnisse hat die Kommission sogleich Anzeige an die Königliche Rheinstrom-Bauverwaltung in Coblenz zu erstatten.

Auf Grund dieser und der übrigen aus den andern Rheinuferstaaten ihr zugehenden Anzeigen wird die Rheinstrom-Bauverwaltung bezügliche Mittheilung an die auszerdem betheiligten diesseitigen Schiffs-Untersuchungs-Kommissionen und Aichämter gelangen lassen, die danach ihre Akten und Register zu vervollständigen oder zu berichtigen haben.

6. Ueber die Ergebnisse der Tragfähigkeits-Abschätzungen und Schiffsaichungen sowie deren späterer Berichtigung haben die Schiffs-Untersuchungs-Kommissionen anderen Behörden sowie Betheiligten auf Wunsch nähere Auskunft zu geben.

§ 11. Die den Schiffen zu gebende Bordhöhe über Wasser in vollständig beladenem Zustande ist von der Untersuchungs-Kommission nach folgenden Grundsätzen zu bestimmen:

a) Bei allen Schiffen darf die Unterkante der die zulässige tiefste Einsenkung bezeichnenden Klammern mittschiffs nicht höher liegen als die Oberkante des Wassergangs.

b) Ueber den die tiefste Einsenkung bezeichnenden Klammern musz ein Freibord von mindestens 30 cm gelassen werden, mit der Maszgabe, dasz bei Schiffen mit festem Tennebaum der letztere in den Freibord einzurechnen ist.

c) Auf der deutschen Rheinstrecke bis abwärts zur niederländischen Grenze braucht bei ungedeckten Schiffen von weniger als 1000 Centnern Tragfähigkeit der Freibord von 30 cm nur vorder- und hinterschiffs am Ende der Aufsatzbretter vorhanden zu sein; mittschiffs genügt ein Freibord von 15 cm.

Bei Dampfschiffen wird die Freibordhöhe von der Unterkante der tiefstgelegenen Fenster oder solcher Schiffswandöffnungen gerechnet, die unmittelbar in den Schiffsraum führen.

§ 12. Für die Anlegung und Ueberwachung der Dampfschiffskessel ist die Anweisung des Ministers für Handel und Gewerbe, betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel vom 16. März 1892/26. Mai 1893 (Minist.-Bl. f. d. i. V. S. 117/119) maszgebend.

§ 13. Die Gebühren für die Untersuchung, Ausfertigung des Schiffs-Attests sowie für die Anbringung der Einsenkungsklammern einschlieszlich aller Nebenkosten betragen:

A. Bei der ersten Untersuchung:

1. Bei Schlepp- und Personen-Dampfschiffen:

bis zu 20 Pferdekräften	15 Mk.
über 20 bis zu 100 Pferdekräften	30 „
über 100 bis zu 300 Pferdekräften	45 „
über 300 Pferdekräfte	60 „

2. Bei Schleppkähnen, Segelschiffen, Güter-Dampfschiffen, Seeschiffen und Schiffen aller Art:

bis zu 100 Tonnen Tragfähigkeit	10 Mk.
über 100 bis 400 Tonnen Tragfähigkeit	20 „
über 400 bis 800 Tonnen Tragfähigkeit	30 „
über 800 bis 1200 Tonnen Tragfähigkeit	40 „
über 1200 Tonnen Tragfähigkeit	60 „

B. Bei jeder Nachuntersuchung:

die Hälfte der unter 1 und 2 festgesetzten Gebühren.

Für die zufolge Artikel I Ziffer 5 der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flöszerei auf dem Rheine eintretende Nachuntersuchung der in den Niederlanden bereits mit Schiffsattesten versehenen deutschen Schiffe jedoch:

bei Schlepp- und Personen-Dampfschiffen

bis zu 20 Pferdekräften	4 Mk.

über 20 Pferdekräften ..... 5 Mk.
bei anderen Schiffen für jede Tonne Tragfähigkeit 4 Pfg., im Ganzen jedoch nicht mehr als 15 Mk.

C. Für die Ausstellung des Schiffsattests für Rheinseeschiffe gemäsz der Bestimmung unter Ziffer 4 in § 7 ..... 6 Mk.
für die Vervollständigung des Attests bei Nachuntersuchungen ..... 4 „

D. Für jede Eisenkungsklammer:
a) bei hölzernen Schiffen ..... 1 „
b) bei eisernen oder stählernen Schiffen ..... 2 „

§ 14. Die Gebühren für Untersuchung von Schiffen sind an den Beamten des Hafens, wo die Untersuchung vorgenommen worden ist (Hafenkommissär oder Hafenmeister), zu entrichten. Aus denselben werden zunächst die Unkosten der Kommission für die Anschaffung der Klammern, Druckformulare, Schreibmaterialien u. s. w. bestritten. Der verbleibende Ueberschusz wird alljährlich an diejenigen Mitglieder der Kommission, die bei der Untersuchung der Schiffe thätig gewesen sind, nach dem Verhältnisz der von ihnen dabei gehabten Bemühungen vertheilt. Die Vertheilung erfolgt durch den Königlichen Regierungs-Präsidenten des Bezirks, an den der Vorsitzende der Untersuchungskommission gutachtlich zu berichten hat.

Berlin, den 19. März 1896. *Der Minister für Handel und Gewerbe*
Freiherr VON BERLEPSCH.

(Muster I.)

Schiffs-Attest.

Das dem/der ..... in ..... zugehörige (eiserne, stählerne, hölzerne Segel- oder Dampfschiff) genannt: ..... von folgenden Hauptmaszen Länge zwischen .. = ... m, Breite im Hauptspant = ... m, Tiefe unter ... = ... m (nach dem Aichscheine des Schiffsaichamts in .... vom .... ten .... oder nach der Abschätzung) von einer Ladungsfähigkeit von :.... Centnern, im Jahre.... neu erbaut, ist von der unterzeichneten Schiffs-Untersuchungs-Kommission in allen Theilen und Zubehörungen untersucht, in ihr Schiffsverzeichnisz unter Nro..... eingetragen, mit der zulässigen tiefsten Einsenkung im beladenen Zustande in nachstehend aufgeführter Weise bezeichnet sowie mit der im folgenden Verzeichnisse angeführten Ausrüstung und Bemannung versehen und für die Rheinschifffahrt in der Ausdehnung von .... bis... für tauglich befunden worden.

Auf Grund dieses Attestes darf dieses Fahrzeug zur Rheinschifffahrt so lange benutzt werden, als es sich im erwähnten Zustande befindet und bis eine wesentliche Veränderung oder Reparatur, als welche die Erneuerung von Inhölzern oder Rippen des Schiffs angesehen wird, vorgenommen wird.

Urkundlich unter amtlicher Vollziehung und Besiegelung.

..... den .... ten .....

Die Schiffs-Untersuchungs-Kommission.

Zulässige Einsenkungstiefe.

Die im beladenen Zustande zulässige Einsenkungstiefe des vorstehend genann-

ten Schiffs ist an jeder Seite desselben an { drei / zwei } Stellen mit eisernen Klammern von 30 cm Länge und 4 cm Höhe bezeichnet worden. Die vorderste Klammer auf jeder Seite trägt als Stempel der hiesigen Schiffs-Untersuchungs-Kommission die Buchstaben ..... in einem Ringe und dahinter die oben angegebene Centnerzahl der Tragfähigkeit.

Von der Unterkante jeder Klammer ab gerechnet beträgt in Centimetern:

die	vorn		mittschiffs		hinten	
	rechts	links	recht	links	rechts	links
Bordhöhe						
Ladehöhe						
Bodentiefe						

Verzeichnisz der Ausrüstung und Bemannung des oben genannten Schiffs.

Hier sind anzugeben die Segel, die Anker nebst deren Gewicht, die Ketten nebst deren Länge, die Taue nebst deren Länge, die Tücher für die Bedeckung der Ladung, das feste Schiffsdeck oder Verdachung u. s. w.

Ferner ist anzugeben, welche Bemannung zur sichern Leitung des Schiffs sich auf ihm befinden musz.

Attest über fernere Untersuchungen.

Das vorstehend benannte Schiff ist heute
nach vorgenommener Aenderung — Reparatur —, auf Verlangen des Befrachters, auf Antrag der ..... Behörde
in allen Theilen und Zubehörungen untersucht worden und hat sich dabei ergeben, dasz:

..... den .. ten .....

Die Schiffs-Untersuchungs-Kommission.

(Muster II.)

Schiffs-Attest.

für Rheinseeschiffe, die ein Classifications-Certificat des Germanischen Lloyds besitzen.

Das $\frac{\text{dem}}{\text{der}}$ ..... zu ..... zugehörige (eiserne, stählerne, hölzerne Rheinsee-Segel- oder Dampfschiff) genannt ..... nach dem Meszbriefe der Schiffsvermessungsbehörde in ..... vom .... ten .... 18 .... von ....., Registertons Netto-Raumgehalt, im Jahre .... neu erbaut, ist von der unterzeichneten Schiffs-Untersuchungs-Commission auf Grund des Classifications-Certificats des Germanischen Lloyds in Berlin vom .... ten ....., 18 ...., Registernummer ....., für die Rheinschifffahrt in der Ausdehnung von ..... bis ..... für tauglich und genügend ausgerüstet befunden, in ihr Schiffsverzeichnisz unter Nr. ..... eingetragen und mit der zulässigen tiefsten Einsenkung im beladenen Zustande in nachstehend aufgeführter Weise bezeichnet worden.

Auf Grund dieses Attestes darf dieses Fahrzeug zur Rheinschifffahrt so lange benutzt werden, als es das vorbezeichnete Classifications-Certificat des Germanischen Lloyds besitzt.

Urkundlich unter amtlicher Vollziehung und Besiegelung.

....., den .... ten .....

Die Schiffs-Untersuchungs-Kommission.

Zulässige Einsenkungstiefe.

Die im beladenen Zustande zulässige Einsenkungstiefe des vorstehend genannten Rheinseeschiffs ist an jeder Seite desselben an { drei / zwei } Stellen mit eisernen Klammern von 30 cm Länge und 4 cm Höhe bezeichnet worden. Die vorderste Klammer auf jeder Seite trägt als Stempel der hiesigen Schiffs-Untersuchungs-Kommission die Buchstaben ..... in einem Ringe und dahinter den oben angegebenen Netto-Raumgehalt in Registertons.

Von der Unterkante jeder Klammer ab gerechnet beträgt in Centimetern:

die	vorn		mittschiffs		hinten	
	rechts	links	rechts	links	rechts	links
Bordhöhe						
Ladehöhe						
Bodentiefe						

Ergebnisz fernerer Untersuchungen.

Für das vorstehend benannte Schiff ist nach vorgenommener Aenderung — Reparatur — von dem Germanischen Lloyd unter dem .... ten ..... die Klasse ..... weiter bewilligt — neu ertheilt. Auf Grund dieses Attestes u. s. w.

..... den ....ten .....

Die Schiffs-Untersuchungs-Kommission.

548. 27 April 1896, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. DIE MIT DER HANDHABUNG DER POLIZEIVORSCHRIFTEN DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE UND DER DARAUF FUSSENDEN POLIZEIVERORDNUNGEN BETRAUTEN BEAMTEN. Staatsblad 1896 Nr. 74.

In naam van hare Majesteit WILHELMINA, bij de Gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Wij EMMA, Koningin-Weduwe, Regentes van het Koninkrijk.

Op de voordracht van de Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid van 17 Februari 1896, lit. I, afdeeling Waterstaat, en van Buitenlandsche Zaken van 17 Februari 1896, afdeeling II, no. 1833;

Gelet op het besluit van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, genomen te *Mannheim* in hare gewone zitting van 18 September 1895;

Gezien de artt. 1 en 46 der Herziene akte omtrent de Rijnvaart van 17 October 1868, voor zoover noodig goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* no. 37);

Den Raad van State gehoord (advies van 24 Maart 1896, no. 8);

Gelet op de nadere voordracht van de voornoemde Ministers van 16 April 1896, no. 113, afdeeling Waterstaat, en van 25 daaraanvolgende, 2de afdeeling, no. 4359;

Hebben goedgevonden en verstaan, te bepalen:

Eenig artikel. Met de handhaving van de politiebepalingen der Herziene akte omtrent de Rijnvaart van 17 October 1868, voor zooveel noodig, goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* no. 37) en van de op die akte gegronde politiereglementen zijn belast:

de ambtenaren en beamten der Rijks- en Gemeentepolitie, de ambtenaren van den Waterstaat, de inspecteur van de Rijnvaart in het vierde district, de ambtenaren van de invoerrechten, die, belast met het toezicht op de visscherij en de kanaalbeambten.

In bovenstaande aanwijzing worden verstaan:

onder *ambtenaren van den Waterstaat*: de inspecteurs, hoofdingenieurs, ingenieurs, adspirant-ingenieurs, opzichters en adjunct-opzichters van den Rijkswaterstaat, zoomede de Rijksbakenmeesters;

onder *kanaalbeambten*: de havenmeesters, sluis- en hulpsluismeesters, sluis- en hulpsluis-, brug-, pont-, kanaal- en dijkwachters, sluis- en brugknechten in dienst van het Rijk.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Buitenlandsche Zaken zijn belast met de uitvoering van dit besluit, dat in het *Staatsblad* en te gelijkertijd in de *Staatscourant* geplaatst en aan den Raad van State in afschrift medegedeeld zal worden.

Amsterdam, den 27sten April 1896. EMMA.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
VAN DER SLEYDEN.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
J. RÖELL.

Uitgegeven den *tienden* Mei 1896.
De Minister van Justitie,
VAN DER KAAY.

549. **22 Mai 1896,** AUSZUG AUS PROTOKOLL XXIV DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI WORMS. Lagemans Nr. 840.

550. **28 Mai 1896,** AUSZUG AUS PROTOKOLL XXIX DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI DÜSSELDORF. Lagemans Nr. 841.

551. **29 Mai 1896,** VEREINBARUNG ZWISCHEN BADEN, BAYERN UND ELSASS-LOTHRINGEN BETR. DAS STEUERMANNSWESEN.

552. **12 September 1896,** AUSZUG AUS PROTOKOLL XV DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI WORMS. Lagemans Nr. 846.

553. **22 November 1896,** PREUSSISCHE POLIZEIVERORDNUNG BETR. DEN LAND- UND WASSERVERKEHR BEI DER RHEINSCHIFFBRÜCKE ZU MÜHLHEIM A. RH. A. Bl. Cöln 1896 S. 465.

554. 13 Dezember 1896, BAYRISCHE MINISTERIALBEKANNTMACHUNG BETR. DIE STEUERMANNSORDNUNG FÜR DEN OBEREN RHEIN. G. u. V. Bl. 1896 Nr. 62 S. 669.

555. 1897, RHEINSCHIFFAHRTS-POLIZEIORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT. Baden 21 Juli 1897 G. u. V. Bl. 1897 Nr. XVI S. 163, Bayern 8 September 1897 G. u. V. Bl. 1897 Nr. 35 S. 305, Elsass-Lothringen 9/7 Juli 1897 Zentr. u. B. Amtsbl. 1897 Nr. 32 S. 247 und 262, Hessen 31 Juli 1897 Reg. Bl. 1897 Nr. 31 S. 143, Niederland 9 Oktober 1897 Staatsblad 1897 Nr. 204, Preussen 3 Juli 1897 A. Bl. Coblenz 1897 Nr. 32 Extrablatt.

(BADEN.) Mit Allerhöchster Ermächtigung aus Groszherzoglichem Staatsministerium vom 12. v. M. wird die unterm 21. November 1887 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 393) verkündete Polizeiordnung für die Schiffahrt- und Flöszerei auf dem Rhein sammt den dazu ergangenen Nachträgen vom 14. Januar 1893 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 4), vom 24. Oktober 1893 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 131) und vom 9. Dezember 1894 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 444) vom 1. November 1897 an auszer Wirksamkeit gesetzt und an deren Stelle mit Wirksamkeit von diesem Zeitpunkte an die nachstehende auf Grund des Artikels 32 der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 unter den Rheinuferstaaten vereinbarte Rheinschiffahrts-Polizeiordnung veröffentlicht.

. . . . . .

Karlsruhe, den 21. Juli 1897.
Groszherzogliches Ministerium des Innern.
EISENLOHR. Vdt. OELENHEINZ.

(BAYERN.) Nachdem zwischen den Regierungen von Bayern, Baden, Elsasz-Lotharingen, Hessen, den Niederlanden und Preuszen die Erlassung einer neuen Rheinschifffahrts-Polizeiordnung vereinbart und allseitig genehmigt worden ist, so wird dieselbe in Folge Allerhöchster Ermächtigung *Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Luitpold, des Königreichs Bayern Verwesers,* mit dem Beifügen zur öffentlichen Kenntnisz gebracht, dasz diese Verordnung vom 1. November 1897 ab an Stelle der mit Bekanntmachung vom 20. November 1887 publizirten Schiffahrts-Polizeiund Floszordnung für den Rhein und der Nachträge und Abänderungen derselben (Gesetz- und Verordnungsblatt von 1887 S. 659, Gesetz- und Verordnungsblatt von 1893 S. 42 und 343 und Gesetz- und Verordnungsblatt von 1895 S. 5) zu treten hat.

München, den 8. September 1897.
DR. Frhr. v. LEONROD. Staatsrath v. MAYER. Staatsrath v. NEUMAYR.

(ELSASS-LOTHRINGEN.) Auf Grund des Dekrets vom 22. Dezember 1789 Sektion III Artikel 2 (Avant. Bull. d. c. Bd. I, Seite 52) verordne ich, was folgt:

§. 1. Mit Ablauf des Monats Oktober 1897 treten auszer Kraft:

Die Polizei-Verordnung für die Schifffahrt und Flöszerei auf dem Rhein vom 10. Januar 1888 (Beilage zu Nr. 3 des Central- und Bezirks-Amtsblattes von 1888) sowie die hierzu ergangenen Abänderungs- beziehungsweise Ergänzungs-Verordnun-

gen vom 26. Januar 1893, 8. November 1893 und 4. Januar 1895 (Central- und Bezirks-Amtsblatt, Hauptblatt Nr. 6 und 51 von 1893 und Nr. 8 von 1895.

§. 2. An Stelle dieser Verordnungen tritt mit Wirkung vom 1. November 1897 als Polizei-Verordnung für den Bezirk Ober-Elsasz in Kraft die nachstehende, durch den von den betheiligten Regierungen genehmigten Beschlusz der Central-Kommission für die Rheinschifffahrt vom 29. Mai d. Js. festgestellte Rheinschifffahrts-Polizeiordnung.

Der Bezirkspräsident.

(HESSEN.) Die nachstehende, von den Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten laut Protokoll XXIII der Centralkommission für die Rheinschifffahrt, d. d. Mannheim 29. Mai 1897, vereinbarte, inzwischen von den betheiligten Regierungen genehmigte Rheinschifffahrts-Polizeiordnung wird hiermit unter dem Anfügen zur allgemeinen Kenntnisz gebracht, dasz dieselbe mit Wirkung vom 1. November 1897 an für die Groszherzoglich Hessische Rheinstrecke in Kraft tritt.

Zuwiderhandlungen werden nach Artikel 32 der revidirten Rheinschifffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 (Reg.-Bl. 1869 Nr. 22) mit Geldbusze von 8 M bis 240 M bestraft.

Die unterm 19. November 1887 erlassene Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flöszerei auf dem Rhein (Reg.-Bl. Nr. 39), sowie die hierzu ergangenen abändernden und ergänzenden Bestimmungen — Bekanntmachung vom 18. Januar 1893 (Reg.-Bl. Nr. 1), desgleichen vom 2. November 1893 (Reg.-Bl. Nr. 36), desgleichen vom 12. Dezember 1894 (Reg.-Bl. Nr. 35) und vom 20. November 1895 (Reg.-Bl. Nr. 38) — treten mit dem 1. November 1897 auszer Wirksamkeit.

Darmstadt, den 31. Juli 1897.

Aus Allerhöchstem Auftrag
Groszherzogliches Staatsministerium.
In Vertretung:
v. Werner. Dr. Fuchs.

(NIEDERLAND.) In Naam van Hare Majesteit WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Wij EMMA Koningin-Weduwe, Regentes van het Koninkrijk

Op de voordracht van de Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid van 12 Augustus 1897, lit. A, afdeeling Waterstaat, en van Buitenlandsche Zaken van 12 Augustus 1897, no. 9093, IIde afdeeling;

Gezien het door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in hare zitting van 29 Mei 1897 vastgesteld reglement van politie voor de scheepvaart en de vlotvaart op den Rijn;

Den Raad van State gehoord (advies van 28 September 1897, no. 27);

Gelet op de nadere voordracht van de Ministers voornoemd van 5 October 1897, la F, afdeeling Waterstaat, en van 6 October 1897, n°. 10943, 2e afdeeling;

Gezien de artt. 1, 32 en 46 der herziene akte omtrent de Rijnvaart van 17 October 1868, voor zooveel noodig goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* n°. 37);

Hebben goedgevonden en verstaan te bepalen:

1°. dat het bovengenoemd, hierbij gevoegd reglement van politie voor de scheep-

vaart en de vlotvaart op den Rijn, van kracht zal zijn voor de rivier den Rijn met inbegrip van de Waal en de Lek;

2°. dat bij het in werking treden van bovengenoemd reglement, het bij de Koninklijke besluiten van 12 April 1892 (*Staatsblad* n°. 86), 30 Januari 1893 (*Staatsblad* n°. 29), 23 December 1893 (*Staatsblad* n°. 219) en 5 Januari 1895 (*Staatsblad* n°. 1) vastgestelde reglement wordt ingetrokken.

De Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Buitenlandsche Zaken zijn belast met de uitvoering van dit besluit, dat in het *Staatsblad* geplaatst en aan den Raad van State medegedeeld zal worden.

Het Loo, den 9den October 1897. EMMA.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
C. LELY.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
W. H. DE BEAUFORT.

Uitgegeven den *elfden* October 1897.
De Minister van Justitie,
CORT V. D. LINDEN.

(PREUSSEN.) Auf Grund des § 136 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetz-Sammlung Seite 195) wird hierdurch für den Preuszischen Rhein folgende Polizei-Verordnung erlassen.

Berlin, den 3. Juli 1897.

Der Minister für Handel und Gewerbe.
gez. BREFELD.

Verpflichtungen der Schiffs- und Floszführer u. s. w. im Allgemeinen.

§ 1. 1) Die Führer von Fahrzeugen jeder Art, von Flöszen und von Fähren, die Besitzer von Schiffmühlen, Badeanstalten oder sonstigen an oder auf dem Rhein befindlichen Anlagen, sowie die zur Beaufsichtigung oder Oeffnung von Schiffbrücken angenommenen Personen sind verpflichtet, auch soweit im Nachstehenden besondere Vorschriften nicht gegeben sind, ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, dasz gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

2) Für jedes Schiff oder Flosz ist ein Führer zu bestellen. Derselbe musz während der Reise stets auf dem Schiff oder Flosz anwesend sein. Bei Verhinderung des Führers ist ein geeigneter Stellvertreter zu bestellen.

Algemeene verplichtingen der schippers en vlotvoerders, enz.

§ 1. 1°. De schippers van vaartuigen van allerlei soort, de vlotvoerders en de schippers van veren, de eigenaren van molens op vaartuigen, badinrichtingen of andere inrichtingen die zich aan of op den Rijn bevinden, en insgelijks de personen die belast zijn met het toezicht op of de opening van schipbruggen, zijn verplicht er voor te waken dat wederzijdsche belemmeringen en beschadigingen worden vermeden, ook voor zoover in het hierna bepaalde geen bijzondere voorschriften gegeven zijn.

2°. Voor elk schip of vlot moet een schipper of vlotvoerder zijn aan te wijzen. Deze moet gedurende de reis steeds op het schip of vlot aanwezig zijn. Bij verhindering van den schipper of vlotvoerder moet een geschikte plaatsvervanger worden aangewezen.

3) Auf jedem Schiff oder Flosz musz die zur Bedienung erforderliche oder vorgeschriebene Mannschaft während der Fahrt anwesend sein.

Belastung und tiefste zulässige Einsenkung der Schiffe.

§ 2. 1) Kein Schiff darf in dem Masze belastet werden, dasz es tiefer geht, als die Linie, durch welche die gröszte zulässige Einsenkung bezeichnet worden ist. Zur Bezeichnung der gröszten zulässigen Einsenkung dienen Klammern, die bei Schiffen von 300 Centner (15 Tonnen) oder mehr Tragfähigkeit nach den Angaben des Schiffsattestes anzubringen sind. Dieselben sind von den Schiffsführern durch weisze oder gelbe Farbe auf dunkelm oder durch schwarze Farbe auf hellem Grunde kenntlich zu erhalten.

2) Bei allen Schiffen darf die Unterkante der die zulässige tiefste Einsenkung bezeichnenden Klammern mittschiffs nicht höher liegen als die Oberkante des Wasserganges.

3) Ueber den die tiefste Einsenkung bezeichnenden Klammern musz ein Freibord von mindestens 30 cm gelassen werden, mit der Maszgabe, dasz bei Schiffen mit festem Tennebaum der letztere in das Freibord eingerechnet werden darf.

Im Uebrigen sind bezüglich des Freibords bei Schiffen von 300 Centner (15 Tonnen) oder mehr Tragfähigkeit die Angaben des Schiffsattestes maszgebend.

4) Auf der Strecke oberhalb der Spijk'schen Fähre musz bei den nicht mit einem festen Deck versehenen Schiffen von weniger als 1000 Centner (50 Tonnen) Tragfähigkeit das Freibord von 30 cm nur vorder- und hinterschiffs am Ende der Aufsatzbretter vorhanden sein; mitschiffs genügt ein Freibord

3°. Op ieder schip of vlot moet de voor bediening gevorderde of voorgeschreven bemanning gedurende de vaart aanwezig zijn.

Belasting en grootste toegelaten diepgang der schepen.

§ 2. 1°. Geen schip mag dermate beladen zijn, dat zijn diepgang de lijn overschrijdt, welke den grootsten toegelaten diepgang aanwijst. Ter aanwijzing van den grootsten toegelaten diepgang dienen krammen, die bij schepen van een ladingsvermogen van 15000 K.G. (300 centenaars) of meer volgens de gegevens van het scheepspatent zijn aan te brengen. Deze krammen moeten door de schippers duidelijk zichtbaar gehouden worden met witte of gele kleur op een donkeren of met zwarte kleur op een lichten grond.

2°. Bij alle schepen mag de onderkant der krammen die den grootsten toegelaten diepgang aanwijzen in het midden van het schip niet hooger liggen dan de bovenkant van het gangboord.

3°. Boven de krammen die den grootsten toegelaten diepgang aanwijzen, moet eene scheepsboordhoogte van ten minste 30 c.M. boven water gelaten worden, met dien verstande, dat bij schepen met vasten „tennebaum" deze laatste in de scheepsboordhoogte mag worden medegerekend.

Overigens geschiedt de bepaling van de scheepsboordhoogte bij schepen van een ladingsvermogen van 15000 K.G. (300 centenaars) of meer, volgens de gegevens van het scheepspatent.

4°. Op het gedeelte der rivier boven het Spijksche veer moet bij de schepen, die niet van een vast dek voorzien zijn, van een ladingsvermogen van minder dan 50000 K.G. (1000 centenaars) de scheepsboordhoogte van 30 cM. boven water slechts aan de voor- en achterzijde van het schip aan het einde der op-

von 15 cm. Wenn solche Schiffe mittschiffs ein Freibord von weniger als 30 cm haben, müssen sie sowohl auf der Fahrt wie beim Stillliegen mit mindestens 30 cm hohen, starken, dichten und dem Wellenschlag hinreichenden Widerstand leistenden Aufsatzbrettern versehen sein.

Ausrüstung der Schiffe.

§ 3. 1) Fahrzeuge jeder Art müssen dergestalt eingerichtet, ausgerüstet und bemannt sein, dasz Gefährdungen der Sicherheit der darauf befindlichen Personen und Störungen des öffentlichen Verkehrs thunlichst vermieden werden.

Dies gilt insbesondere auch von den nach Artikel 23 der revidirten Rheinschifffahrts-Akte eines Schiffsattestes nicht bedürfenden, durch eigene Triebkraft bewegten Fahrzeugen unter 300 Centner (15 Tonnen) Tragfähigkeit; auch sollen die mit der Führung solcher Fahrzeuge und mit der Bedienung der darauf befindlichen Maschinen betrauten Personen die hierzu erforderliche Sachkunde besitzen.

2) Auf Schiffen von 300 Centner (15 Tonnen) oder mehr Tragfähigkeit, deren Heimathsort innerhalb des Deutschen Reiches liegt, sind für Art und Zahl der Ausrüstungsgegenstände und der Bemannung die Angaben im Schiffsattest (Artikel 22 der revidirten Rheinschifffahrts-Akte) maszgebend.

Ist für ein solches Fahrzeug das Schiffsattest in Niederland ausgefertigt, so musz zum Zweck der Eintragung über Ausrüstungsgegenstände und Bemannung das Attest einer deutschen Untersuchungsbehörde vorgelegt werzetboorden voorhanden zijn; in het midden van het schip is een scheepsboordhoogte van 15 cM. boven water voldoende. Wanneer zulke schepen in het midden eene scheepsboordhoogte van minder dan 30 cM. boven water hebben, moeten zij zoowel gedurende de vaart als bij het stilliggen voorzien zijn van ten minste 30 cM. hooge sterke, dichte opzetboorden die aan den golfslag voldoenden weerstand bieden.

Uitrusting van de schepen.

§ 3. 1°. Vaartuigen van allerlei soort moeten zoodanig ingericht, uitgerust en bemand zijn, dat de veiligheid der zich daarop bevindende personen niet in gevaar wordt gebracht en storingen van het openbaar verkeer zoo veel mogelijk vermeden worden.

Dit geldt inzonderheid ook voor de met eigen beweegkracht varende vaartuigen van een ladingsvermogen van minder dan 15000 K.G. (300 centenaars), welke vaartuigen volgens art. 23 der herziene Rijnvaartakte niet van een scheepspatent voorzien behoeven te zijn; ook moeten de personen aan wie het bestuur van zulke vaartuigen en de bediening der daarop aanwezige machines is toevertrouwd, de hiertoe noodige zaakkennis bezitten.

2°. Op schepen van een ladingsvermogen van 15000 K.G. (300 centenaars), of meer, waarvan de plaats waar deze te huis behooren, binnen het Duitsche Rijk is gelegen, wordt de soort en hoeveelheid van tuig en bemanning bepaald door de gegevens in het scheepspatent (art. 22 der herziene Rijnvaartakte).

Is voor zulk een vaartuig het scheepspatent in Nederland uitgereikt, dan moet het patent, ten einde daarop de vermelding betreffende tuig en bemanning te stellen, aan eene Duitsche voor het onderzoek bevoegde macht voor-

den, und zwar hat die Vorlage bei der erstmaligen Landung am Sitze einer Schiffsuntersuchungsbehörde des Heimathsstaates des Schiffseigners zu erfolgen; falls aber bei der ersten Fahrt eine Landung am Sitze einer solchen Behörde nicht stattfindet, spätestens binnen eines Jahres, von Ausfertigung des Attestes an gerechnet, nach Wahl des Schiffers bei einer anderen deutschen Untersuchungsstelle.

3) An allen Schiffen mit eigener Triebkraft, sowie an sonstigen Fahrzeugen von 300 Centner (15 Tonnen) oder mehr Tragfähigkeit, musz deren Namen und Heimathsort, bei mehreren Fahrzeugen gleichen Namens desselben Besitzers auszerdem eine Nummer an geeigneter Stelle der beiden Längsseiten in weiszer oder gelber Farbe auf dunkelm oder in schwarzer Farbe auf hellem Grunde in deutlich erkennbaren lateinischen Buchstaben von mindestens 15 cm Höhe angebracht sein.

Die Anbringung anderer Aufschriften, welche die Deutlichkeit dieser Bezeichnungen beeinträchtigen, ist untersagt.

4) Soweit nach gegenwärtiger Polizeiordnung zur Signalgebung Flaggen und Laternen zu verwenden und nicht besondere Bestimmungen hinsichtlich der Grösze der Flaggen und der Lichtstärken der Laternen getroffen sind, müssen die Flaggen eine Höhe von mindestens 1 Meter und eine Breite (Länge) von mindestens 1,5 Meter haben und die Laternen ein hellleuchtendes Licht verbreiten.

Vorschriften bezüglich der Fahrt im Allgemeinen.

§ 4. 1) Kein Schiff oder Flosz darf von seiner Abfahrtstelle aus oder auf

gelegd worden, en wel moet dit geschieden bij het eerste aanleggen op de standplaats eener bevoegde macht voor het onderzoeken van schepen in den Staat, waar de eigenaar van het vaartuig te huis behoort; voor het geval echter dat bij de eerste vaart het aanleggen op de standplaats van zulk een bevoegde macht niet plaats heeft, uiterlijk binnen een jaar, van af de uitreiking van het patent gerekend, naar keuze van den schipper op eene andere Duitsche plaats voor het onderzoeken van schepen.

3°. Op alle schepen met eigen beweegkracht, evenals op andere vaartuigen van een ladingsvermogen van 15000 K.G. (300 centenaars) of meer, moet de naam van het schip en de plaats waar het te huis behoort, bij meerdere vaartuigen met gelijken naam van denzelfden eigenaar bovendien een nummer op een geschikte plaats der beide langszijden in witte of gele kleur op een donkeren of met zwarte kleur op een lichten grond met duidelijk te onderscheiden Latijnsche letters van ten minste 1,5 M. hoogte aangebracht zijn.

Het aanbrengen van andere opschriften, die de duidelijkheid dezer aanduidingen benadeelen, is verboden.

4°. Voor zoover volgens dit reglement van politie voor het geven van seinen vlaggen en lantaarns zijn aan te wenden en geen bijzondere bepalingen wat betreft de grootte der vlaggen en de lichtsterkte der lantaarns zijn vastgesteld, moeten de vlaggen eene hoogte van ten minste 1 M. en eene breedte (lengte) van ten minste 1.5 M. hebben en de lantaarns een helder schijnend licht verspreiden.

Algemeene voorschriften betreffende de vaart.

§ 4. 1°. Geen schip of vlot mag van uit de plaats van afvaart of gedurende

seiner Fahrt in den Kurs eines andern im Fahren begriffenen Schiffes oder Floszes hineinfahren und dasselbe in seinem Lauf stören.

2) Fahrzeuge jeder Art, welche bei der Ouerfahrt über den Strom den Kurs eines Dampfschiffes mit oder ohne Anhang kreuzen, müssen von einem zu Berg fahrenden Dampfschiff mindestens um die halbe Strombreite und von einem zu Thal fahrenden Dampfschiff mindestens um die ganze Strombreite von dessen Bugspriet entfernt bleiben.

3) In scharfen Strombiegungen, an denen sich keine Wahrschau befindet, müssen, so lange bis vom Steuer aus auf ausreichende Entfernung in die offene Strecke hineingesehen werden kann, alle Dampfschiffe mit oder ohne Anhang die Seite des Fahrwassers halten, welche steuerbordseits (rechts) liegt; die zu Thal fahrenden müssen auszerdem noch die Fahrgeschwindigkeit vermindern.

4) Auf Strecken, wo Fahrzeuge an Bohlwerken oder an festen Werften liegen, oder am Ufer im Aus- oder Einladen begriffen sind, sowie vor Hafenmündungen ist bei der Führung vorüberfahrender Dampfschiffe mit oder ohne Anhang darauf zu achten, dasz durch entsprechende Verminderung der Kraft Beschädigungen der am Ufer oder im Hafen liegenden Schiffe vermieden werden.

Wenn Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zwischen solchen Uferstrecken oder Hafenmündungen und der Mitte des Stromes durchfahren oder aufschlagen (wenden), dürfen sie nicht mit grözerer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung nothwendig ist. Das gleiche gilt beim Vorbeifahren:

a. an den zur Ausführung von Korrektionsarbeiten, Peilungen oder Messungen im Strom liegenden Fahrzeugen,

de vaart in de koerslijn die een ander varend schip of vlot volgt, varen en dit in zijn vaart storen.

2°. De vaartuigen van allerlei soort, die bij het dwars over de rivier varen de koerslijn eener stoomboot met of zonder vaartuigen op sleeptouw kruisen, moeten van eene stroomopwaartsvarende stoomboot ten minste de halve stroombreedte, van eene stroomafwaartsvarende ten minste de volle stroombreedte van haren boegspriet verwijderd blijven.

3°. Op sterk gebogen riviervakken, waar zich geen waarschuwingspost bevindt, moeten, zoolang dat van het roer af over voldoenden afstand in het open riviervak kan gezien worden, de stoombooten met of zonder vaartuigen op sleeptouw de zijde van het vaarwater houden, welke aan stuurboord (rechts) ligt; de stroomafwaartsvarende stoombooten moeten bovendien nog de vaartsnelheid verminderen.

4°. Op gedeelten, waar vaartuigen aan steigers of kaaien liggen, of aan den oever bezig zijn met laden of lossen, alsook voor havenmonden moet er bij het bestuur van voorbijvarende stoombooten met of zonder vaartuigen op sleeptouw door gepaste vermindering der kracht voor worden gewaakt, dat beschadiging der aan den oever of in de haven liggende schepen vermeden wordt.

Wanneer stoombooten met of zonder vaartuigen op sleeptouw tusschen zulke oevergedeelten of havenmonden en het midden van de rivier varen of opdraaien (wenden), mogen zij met geen grooter kracht varen, dan voor het goed sturen der boot en hare voortbeweging noodzakelijk is. Hetzelfde geldt bij het voorbijvaren:

a. langs vaartuigen, die voor de uitvoering van verbeteringswerken, peilingen of metingen op de rivier liggen;

b. an Flöszen, welche am Ufer liegen, sofern auf denselben bei Annäherung eines Dampfschiffes ein Zeichen gegeben wird, bei Tage durch Schwenken einer rothen Flagge, bei Nacht durch Schwenken einer Laterne mit rothem Licht.

Liegen Fahrzeuge oder Flösze hinter Buhnen (Kribben) oder sonstwie gedeckt, so dasz sie von den herankommenden Dampfschiffen aus nicht gesehen werden können, so tritt für diese die Verpflichtung zum Fahren mit verminderter Kraft nur dann ein, wenn hierzu bei Tag durch Beisetzen einer weithin sichtbaren rothen Flagge, bei Nacht durch Anbringen einer Laterne mit rothem Licht aufgefordert ist.

Die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen der im zweiten Absatz dieser Ziffer enthaltenen Vorschrift nur beim Vorbeifahren an den zur Ausführung von Korrektionsarbeiten, Peilungen oder Messungen im Strom liegenden Fahrzeugen.

5) Mehr als zwei Schiffe dürfen niemals neben einander gekuppelt fahren.

6) Das Quertreiben der Fahrzeuge ist, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, untersagt.

7) Die in dieser Polizeiordnung für die Schleppzüge gegebenen Vorschriften gelten, soweit nicht etwas Besonderes bestimmt ist, auch für die geschleppten Flösze.

8) Die Schiffs- und Floszführer sind verpflichtet, auf denjenigen mittelst Tonnen, Baken oder anderer Schifffahrts zeichen oder durch Aufstellen von Wahrschauen erkennbar gemachten Stromstrecken, deren geringe Tiefe oder Breite oder auch zeitweilige Veruntiefung besondere Vorsicht bei der Durchfahrt nöthig macht, den Anweisungen und Befehlen, welche die zuständigen Be-

b. langs vlotten, die aan den oever liggen, wanneer daarop bij het naderen van eene stoomboot een teeken gegeven wordt, bij dag door het zwaaien eener roode vlag, bij nacht door het zwaaien eener lantaarn met rood licht.

Liggen vaartuigen of vlotten achter kribben of in het algemeen zóó verborgen, dat zij op de aankomende stoombooten niet kunnen gezien worden, dan treedt voor deze de verplichting om met verminderde kracht te varen eerst dan in, wanneer men hiertoe bij dag door het uitsteken van eene van verre zichtbare roode vlag, des nachts door het aanbrengen van een lantaarn met rood licht een teeken gegeven is.

Voor de aan den kabel of den ketting zonder aanwending van de schroef varende stoombooten geldt het voorschrift onder 4°. tweede alinea alleen bij het varen langs vaartuigen die voor de uitvoering van verbeteringswerken, peilingen of metingen op de rivier liggen.

5°. Meer dan twee schepen mogen nimmer naast elkander gekoppeld varen.

6°. Het dwarsstrooms laten afdrijven der vaartuigen is, behoudens het geval van overmacht, verboden.

7°. De in dit reglement van politie voor de sleeptreinen gegeven voorschriften gelden, voor zoover niet iets bijzonders bepaald is, ook voor de vlotten die gesleept worden.

8°. De schippers en vlotvoerders zijn verplicht, op de door tonnen, bakens of andere aanduidingen voor de scheepvaart of door het opstellen van waarschuwingsposten aangeduide riviervakken, wier geringe diepte of breedte of ook tijdelijke verondieping bijzondere voorzichtigheid bij de doorvaart noodig maakt, de aanwijzingen en bevelen, door de bevoegde autoriteiten of ambet-

hörden und Beamten in Bezug auf das Durchfahren dieser Stromstrecken ertheilen, Folge zu leisten.

9) Die Schiffs- und Floszführer haben den durch öffentliche Bekanntmachung oder durch Aufstellen von Wahrschauen kundgegebenen Anordnungen der zuständigen Behörden und Beamten Folge zu leisten, wodurch

a. auf den in Ziffer 8 bezeichneten Stromstrecken die Fahrt bei Nacht oder mit zu tief gehenden Fahrzeugen untersagt,

b. auf Stromstrecken, in denen militärische Uebungen stattfinden, der Schiffs- und Floszverkehr zeitweilig beschränkt oder untersagt wird.

10) Es ist verboten, die im Strom oder am Ufer befindlichen Schifffahrtszeichen (Bojen, Schwimmer, Baken u. s. w.) zum Anlegen oder Fortbewegen von Fahrzeugen oder von Flöszen zu benutzen oder sonstwie Handlungen vorzunehmen, welche geeignet sind, diese Schifffahrtszeichen unkenntlich oder für ihre Zweckbestimmung minder tauglich zu machen.

Vorschriften über das Vorbeifahren der Schiffe an einander.

1. *Wenn sie sich in verschiedenen Fahrwegen befinden.*

§ 5. Schiffe, welche sich in verschiedenen Fahrwegen befinden, haben, wenn sie in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, den Fahrweg einzuhalten, in welchem sie sich befinden.

2. *Wenn sie sich in einem und demselben Fahrwege befinden.*

a. *Mit genügender Breite.*

Allgemeine Bestimmungen.

§ 6. Schiffe, welche sich in einem und demselben Fahrweg befinden, dürfen nur dann in derselben oder in entnaren nopens het varen door deze riviervakken gegeven, op te volgen.

9°. De schippers en vlotvoerders moeten de door openbare aankondiging of door het opstellen van waarschuwingsposten bekend gemaakte verordeningen der bevoegde autoriteiten en ambtenaren opvolgen, waardoor

a. op de onder 8°. aangeduide riviervakken de vaart des nachts of met te diep gaande vaartuigen verboden wordt.

b. op riviervakken, waarin militaire oefeningen plaats hebben, de scheep- en vlotvaart tijdelijk beperkt of verboden worden.

10°. Het is verboden, de op de rivier of op den oever aanwezige aanduidingen voor de scheepvaart (boeien, zwempalen, bakens enz.) tot aanleggen of voortbewegen van vaartuigen of van vlotten te bezigen of overigens handelingen te verrichten, die er toe kunnen leiden, om deze aanduidingen voor de scheepvaart onkenbaar of voor haar doel minder deugdelijk te maken.

Voorschriften voor het voorbijvaren van de schepen onderling.

1. *Wanneer deze zich in verschillende vaarwegen bevinden.*

§ 5. Schepen, die zich in verschillende vaarwegen bevinden, moeten, wanneer zij elkander in dezelfde of in tegengestelde richting voorbijvaren, den vaarweg blijven houden, waarin zij zich bevinden.

2. *Wanneer deze zich in denzelfden vaarweg bevinden.*

a. *Bij voldoende breedte.*

Algemeene bepalingen.

§ 6. Schepen, die zich in een en denzelfden vaarweg bevinden, mogen elkander slechts dan in dezelfde of in te-

gegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, wenn das Fahrwasser nach dem jeweiligen Wasserstand unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Sie haben in diesem Fall die nachstehenden Vorschriften (§§ 7 und 8) zu beachten.

Vorbeifahren in einem und demselbem Fahrweg in derselben Richtung.

§ 7. 1) Erreicht ein mit oder ohne Anhang fahrendes Dampfschiff ein anderes Dampfschiff oder einen Schleppzug, welche in einem und demselben Fahrweg vorausfahren, bis auf eine Entfernung von 120 Meter, so darf es sich dem vorausfahrenden Dampfschiff oder Schleppzug nicht weiter nähern. Will jedoch das hintere Dampfschiff in einem Fahrweg, der die dazu genügende Breite bietet, vorbeifahren, so musz der Führer des hinteren Dampfschiffes dies dem vorausjahrenden dadurch kund thun, dasz er fünf Glockenschläge gibt und, dem vorausfahrenden Schiffe gut sichtbar, bei Tage eine blaue Flagge, bei Nacht eine Laterne mit weiszem Licht hin und her schwenken läszt; hierauf hat das zu überholende Dampfschiff während der Vorbeifahrt seine Kraft zu vermindern und nach der Backbordseite (links), das vorbeifahrende nach der Steuerbordseite (rechts) auszuweichen.

2) Wenn ein mit dem Wind segelndes Schiff in einem und demselben genügende Breite bietenden Fahrwege ein anderes mit dem Wind segelndes Schiff erreicht und an demselben vorbeifahren will, so hat der Führer des hinteren Schiffes dies zeitig durch Zuruf mit dem Sprachrohr zu erkennen zu geben, worauf das vordere Schiff nach der Leeseite (Unterwindseite) auszuweichen und das hintere auf der Luvseite (Windseite) vorbeizufahren hat.

gengestelde richting voorbijvaren, wanneer naar den waterstand op dat tijdstip het vaarwater ongetwijfeld voldoende ruimte biedt voor de gelijktijdige doorvaart. In dit geval moeten zij zich gedragen naar de volgende voorschriften (§§ 7 en 8).

Voorbijvaren in een en denzelfden vaarweg in dezelfde richting.

§ 7. 1°. Wanneer een stoomboot met of zonder vaartuigen op sleeptouw genaderd is tot op een afstand van 120 M. van eene andere stoomboot of van een sleeptrein, in één en denzelfden vaarweg vooruitvarende, mag zij die stoomboot of dien sleeptrein niet naderbij komen. Indien evenwel de achterste stoomboot in een vaarweg, die daartoe voldoende breedte heeft, wil voorbijvaren, dan moet de schipper van de achterste stoomboot dit dien der vooruitvarende kenbaar maken, door het geven van vijf klokslagen en, door het heen en weer zwaaien bij dag van eene blauwe vlag, des nachts van een lantaarn met wit licht op eene voor het vooruitvarende schip goed zichtbare plaats; op dit sein moet bij het voorbijvaren de voorbij te varen stoomboot hare kracht verminderen en naar bakboord (links), de voorbijvarende naar stuurboord (rechts) uitwijken.

2°. Wanneer een met gunstigen wind zeilend schip in denzelfden voldoende breedte biedenden vaarweg een ander met gunstigen wind zeilend schip bereikt en het voorbij wil varen, moet de schipper van het achterste schip tijdig zijn voornemen daartoe te kennen geven, door praaien met den scheepsroeper, waarop het voorste schip naar lijzijde (onder den wind) moet afhouden en het achterste schip aan loefzijde (op de windzijde) moet voorbijvaren.

Vorbeifahren in einem und demselben Fahrweg in entgegengesetzter Richtung.

§ 8. 1) Dampfschiffe und sonstige durch eigene Triebkraft bewegte Schiffe mit oder ohne Anhang, sowie mit dem Wind segelnde Schiffe, welche sich in einem und demselben genügende Breite bietenden Fahrweg begegnen, müssen steuerbordseits (rechts) ausweichen.

2) Ist aber der Führer eines der sich in dieser Weise begegnenden Schiffe durch besondere Umstände genöthigt, backbordseits (links) auszuweichen, so hat derselbe dem ihm begegnenden Schiffe oder Schleppzug diese Absicht rechtzeitig durch folgende Zeichen kund zu geben:

a. wenn das Fahrzeug, welches backbordseits (links) ausweichen will, ein Dampfschiff oder ein anderes durch eigne Triebkraft bewegtes Schiff mit oder ohne Anhang ist, bei Tage durch 5 Glockenschläge und durch Aushängen einer nach vorn am Steuerbord (rechts) sichtbaren blauen Flagge, bei Nacht durch 5 Glockenschläge und durch Hin- und Herschwenken einer nach vorn am Steuerbord (rechts) sichtbaren Laterne mit weiszem Licht;

b. wenn das Fahrzeug, welches backbordseits (links) ausweichen will, ein mit dem Winde segelndes Schiff ist, durch Zuruf mit dem Sprachrohr.

Hierauf haben die einander begegnenden Schiffe nach der Backbordseite (links) auszuweichen.

3) Schiffe ohne Anhang, welche einem zu Berg kommenden Schleppzug in einem und demselben Fahrweg mit genügender Breite begegnen, dürfen unter keinen Umständen beanspruchen, dasz der Schleppzug ihnen backbordseits (links) ausweiche.

b. *Mit nicht genügender Breite.*

§ 9. 1) Wo es an hinlänglichem Raum

Voorbijvaren in één en denzelfden vaarweg in tegengestelde richting.

§ 8. 1°. Stoombooten en andere met eigen beweegkracht varende schepen met of zonder vaartuigen op sleeptouw, evenals met gunstigen wind zeilende schepen, welke elkaar in denzelfden voldoende breedte biedenden vaarweg ontmoeten, moeten naar stuurboord (rechts) uitwijken.

2°. Is echter de schipper van een van de elkander aldus ontmoetende schepen door bijzondere omstandigheden genoodzaakt, naar bakboord (links) uit te wijken, dan moet hij het hem ontmoetende schip of den sleeptrein met dit voornemen tijdig door de volgende teekens in kennis stellen:

a. wanneer het vaartuig, dat naar bakboord (links) wil uitwijken, een stoomboot of ander met eigen beweegkracht varend schip met of zonder vaartuigen op sleeptouw is, bij dag door vijf klokslagen en door het uitsteken van een aan stuurboord (rechts) vooruit zichtbare blauwe vlag, des nachts door vijf klokslagen en door het heen en weer zwaaien van een aan stuurboord (rechts) vooruit zichtbare lantaarn met wit licht;

b. wanneer het vaartuig, dat naar bakboord (links) wil uitwijken, een met gunstigen wind zeilend schip is, door praaien met den scheepsroeper.

Hierop moeten de elkaar ontmoetende schepen naar bakboord (links) uitwijken.

3°. Schepen zonder vaartuigen op sleeptouw, welke een stroomopwaarts varenden sleeptrein in denzelfden vaarweg met voldoende breedte ontmoeten, mogen in geen geval vorderen, dat de sleeptrein voor hen naar bakboord (links) zal uitwijken.

b. *Bij onvoldoende breedte.*

§ 9. 1°. Wanneer er te weinig ruimte

zum Vorbeifahren (§ 6) mangelt, hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn dasselbe voraussichtlich mit einem zu Thal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Thalschiff durch die letztere gefahren ist. Befindet sich aber bereits ein zu Berg fahrendes Schiff in der Enge, dann musz das zu Thal fahrende Schiff so lange vor derselben halten, bis das Bergschiff sie durchfahren hat.

2) Erreicht ein zu Berg fahrendes Dampfschiff ohne Anhang das letzte geschleppte Schiff eines vorausfahrenden Schleppzuges unterhalb der Enge auf 120 Meter, so darf der Schleppzug nicht eher in die Enge hineinfahren, bis das Dampfschiff ohne Anhang an ihm vorbeigefahren ist.

3) Einem in einer Enge vorausfahrenden Schiff darf sich ein Dampfschiff nicht mehr als auf 120 Meter nähern.

3. *Besondere Bestimmungen.*

a. *In Betreff der Schleppzüge.*

§ 10. 1) Schleppzüge dürfen, auszer während des gegenseitigen Vorbeifahrens, niemals in gleicher Höhe fahren.

2) Alle Schiffe mit eigener Triebkraft ohne Anhang und alle mit dem Winde segelnden Schiffe müssen, wenn dazu der erforderliche Raum vorhanden ist, den Schleppzügen ausweichen. Mangelt der hierzu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe, auch wenn ihnen kein Zeichen zum Ausweichen gegeben ist, nach Vorschrift der §§ 7 und 8 ausweichen.

3) Die Führer der Schleppzüge müssen während des Vorbeifahrens anderer durch eigene Triebkraft bewegter Schif-

is om elkander voorbij te varen (§ 6), moet het stroomopwaartsvarende schip, wanneer het te voorzien is dat het in de engte een stroomafwaartsvarend schip zou kunnen ontmoeten, beneden de engte ophouden, totdat het stroomafwaartsvarende schip laatstgenoemde is doorgevaren. Indien echter een stroomopwaartsvarend schip zich reeds in de engte bevindt, dan moet het stroomafwaartsvarende schip zoolang voor deze wachten, totdat het stroomopwaartsvarende schip er doorgevaren is.

2°. Wanneer een stroomopwaartsvarende stoomboot zonder vaartuigen op sleeptouw het laatste schip van een vooruitvarenden sleeptrein beneden de engte tot op 120 M. heeft ingehaald, mag de sleeptrein de engte niet eerder binnenvaren, dan nadat de stoomboot zonder vaartuigen op sleeptouw den sleeptrein voorbijgevaren is.

3°. Geene stoomboot mag een schip dat haar in de engte vooruitvaart, dichter naderen dan tot 120 M.

3. *Bijzondere voorschriften.*

a. *Betreffende de sleeptreinen.*

§ 10. 1°. Sleeptreinen mogen naast elkander nimmer varen, behalve tijdens het elkander voorbijvaren.

2°. Alle schepen met eigen beweegkracht zonder vaartuigen op sleeptouw en alle met gunstigen wind zeilende schepen moeten voor sleeptreinen uitwijken, als daartoe de gevorderde ruimte voorhanden is. Bij gebreke van voldoende ruimte, moeten de schippers van den sleeptrein en van de gesleept wordende vaartuigen ook dan wanneer hun geen sein tot uitwijken gegeven is, uitwijken overeenkomstig de voorschriften van de §§ 7 en 8.

3°. De schippers van de sleeptreinen moeten hunne kracht verminderen gedurende het voorbijvaren van andere

te mit oder ohne Anhang die Kraft vermindern. Ebenso dürfen Dampfschiffe ohne Anhang während des Vorbeifahrens an Schleppzügen nur mit verminderter Kraft fahren.

4) In einem Schleppzug dürfen sich nur soviel Anhänge befinden, als der Schlepper sicher zu führen vermag.

b. *In Betreff der vom Ufer aus gezogenen Schiffe.*

§ 11. 1) Einem vom Ufer aus gezogenen Schiffe darf nur auf der diesem Ufer entgegengesetzten Seite vorbeigefahren werden.

Die gezogenen Schiffe müssen sich dem Ufer so weit als möglich nähern, wenn dies zur Vermeidung von Gefährdungen geboten ist, und jedenfalls dann, wenn von dem Schiffe, das vorbeifahren will, die in § 7 Ziffer 1 oder 2 erwähnten Zeichen gegeben werden.

2) Zwischen einem gezogenen Schiff und dem Ufer, von welchem aus dasselbe gezogen wird, darf nur mit einem ohne Anhang zu Thal fahrenden Dampfschiff im Nothfall durchgefahren werden und auch dann nur, wenn zuvor die in § 7 Ziffer 1 erwähnten Zeichen von dem Dampfschiff aus gegeben werden, und wenn das gezogene Schiff sich auszerhalb des gewöhnlichen Bergfahrwassers befindet und deshalb das äuszere Umfahren desselben, auf der Seite nach dem Strom zu, nicht möglich ist.

Der Führer des gezogenen Schiffes musz auf das gegebene Zeichen sogleich die Leine fallen lassen und das Dampfschiff musz so lange als möglich mit stillgestellter Maschine über die Leine forttreiben.

3) Beim Herausziehen der Schiffe dürfen niemals mehr als drei Pferde an einem Stichseil gehen.

met eigen beweegkracht varende schepen met of zonder vaartuigen op sleeptouw. Insgelijks moeten stoombooten zonder vaartuigen op sleeptouw met verminderde kracht varen, gedurende het voorbijvaren van sleeptreinen.

4°. In een sleeptrein mogen zich slechts zooveel gesleept wordende vaartuigen bevinden als de sleepboot met zekerheid sleepen kan.

b. *Betreffende langs den oever gejaagde schepen.*

§ 11. 1°. Een langs den oever gejaagd schip mag slechts langs de aan dien oever tegengestelde zijde voorbijgevaren worden.

De gejaagde schepen moeten den oever zoo dicht mogelijk naderen, wanneer dit gevorderd wordt om gevaar te vermijden, en in elk geval dan wanneer van uit het schip, dat wil voorbijvaren, de in § 7, 1° of 2°. voorgeschreven seinen worden gegeven.

2°. Tusschen een gejaagd schip en den oever, van welken het gejaagd wordt, mag slechts door eene stroomafwaartsvarende stoomboot zonder vaartuigen op sleeptouw in geval van nood doorgevaren worden, en ook dan slechts, nadat te voren van uit de stoomboot de seinen gegeven zijn, voorgeschreven in § 7 1°., en wanneer het gejaagde schip zich buiten den gewonen vaarweg voor de vaart stroomopwaarts bevindt, zoodat het onmogelijk is aan de rivierzijde er om heen te varen.

Op het gegeven sein moet de schipper van het gejaagde schip dadelijk de jaaglijn strijken en moet de stoomboot over de jaaglijn heendrijven zoolang mogelijk met gestopte machine.

3°. Bij het jagen der schepen mogen nooit meer dan drie paarden aan dezelfde jaaglijn gespannen zijn.

c. *In Betreff der zu Thal treibenden Schiffe.*

§ 12. Einem ohne Hülfe der Segel zu Thal treibenden Schiffe musz jedes durch eigene Triebkraft bewegte Schiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so musz das zu Thal treibende Schiff auf die in § 7 Ziffer 1 erwähnten Zeichen mit Hülfe von Rudern und Ankern so weit als möglich zur Seite ausbiegen.

d. *In Betreff der lavirenden Schiffe.*

§ 13. Lavirende Schiffe dürfen nicht zwischen einem Dampfschiff mit oder ohne Anhang und dem von diesem gehaltenen Ufer fahren. Dieselben müssen daher schon wenden, bevor sie den Kurs des sich nahenden Dampfschiffes durchkreuzen.

e. *In Betreff der Fahrzeuge unter* 1000 *Centner* (50 *Tonnen*) *Fragfähigkeit und der tiefgeladenen Fahrzeuge.*

§ 14. 1) Die Führer aller Fahrzeuge, deren Tragfähigkeit weniger als 1000 Centner (50 Tonnen) beträgt, sind verpflichtet, dieselben auf der Fahrt aus der Nähe der fahrenden Dampfschiffe und Schleppzüge zu halten, und dürfen in deren Wellenschlag nicht eher hineinfahren, als bis derselbe sich soweit vermindert hat, dasz sie keine gefährlichen Schwankungen mehr erleiden können.

2) Kommt aber ein solches Fahrzeug einem Dampfschiff oder Schleppzug dennoch so nahe, dasz ihm augenscheinlich Gefahr droht, so darf der Führer des Dampfschiffes nicht mit gröszerer Kraft, als zum Fortkommen und zur sicheren Steuerung erforderlich ist, fahren und hat nöthigenfalls die Maschine still zu stellen, wenn dies ohne Gefahr für das Dampfschiff und die angehängten Schiffe geschehen kann.

c. *Betreffende schepen, die stroomafwaarts drijven.*

§ 12. Elk met eigen beweegkracht varend schip moet uitwijken voor een schip dat stroomafwaarts drijft zonder hulp van zeilen. Ontbreekt hiertoe de ruimte, dan moet het stroomafwaarts drijvend schip op de seinen voorgeschreven in § 7, 1°., met behulp van riemen en ankers zoover mogelijk zijwaarts uitwijken.

d. *Betreffende laveerende schepen.*

§ 13. Laveerende schepen mogen niet doorvaren tusschen eene stoomboot met of zonder vaartuigen op sleeptouw en den oever welken die stoomboot houdt. Die schepen moeten dus reeds wenden, vóórdat zij de koerslijn van de naderende stoomboot kruisen.

e. *Betreffende vaartuigen van een ladingsvermogen van minder dan* 50000 *K.G.* (1000 *centenaars*) *en diep geladen vaartuigen.*

§ 14. 1°. De schippers van alle vaartuigen, welker ladingsvermogen minder dan 50000 K.G. (1000 centenaars) bedraagt, zijn verplicht, deze bij de vaart uit de nabijheid van varende stoombooten en sleeptreinen te houden, en mogen niet eerder in den door dezen veroorzaakten golfslag varen, alvorens die dermate verminderd is, dat zij geen gevaarlijke schommelingen meer kunnen ondergaan.

2°. Indien echter niettemin zulk een vaartuig een stoomboot of sleeptrein zoo nabij komt, dat het vaartuig blijkbaar gevaar dreigt, dan mag de schipper van de stoomboot met geen grootere kracht varen, dan voor den voortgang en voor het goed sturen noodzakelijk is, en moet hij zoo noodig de machine stoppen, indien dit zonder gevaar voor de stoomboot en de gesleept wordende vaartuigen kan geschieden.

3) In der Nähe fahrender, tief geladener Fahrzeuge von einer Tragfähigkeit von 1000 Centner (50 Tonnen) oder mehr müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang jederzeit mit verminderter Kraft fahren. Die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nicht.

Vorschriften bezüglich der Fahrt unter besonderen Verhältnissen.

1) *Pflichten der Führer von Fähren in Bezug auf den Schiffs- und Floszverkehr.*

§ 15. Die Führer von Fähren haben auszer den in den besonderen Fährordnungen enthaltenen Vorschriften Nachstehendes zu beachten:

1) Die Führer von Gierfähren und von allen Fähren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, müssen den in Fahrt begriffenen Schiffen und Flöszen das von diesen eingehaltene Fahrwasser frei halten oder frei machen; dabei sind mindestens die in § 4 Ziffer 2 vorgeschriebenen Abstände einzuhalten.

2) Die Führer der in Ziffer 1 erwähnten Fähren müssen den Schiffen und Flöszen welche von Stellen ober- oder unterhalb dieser Fähren abfahren (ablegen), den Weg frei machen, sofern hierzu:

a. seitens eines durch eigene Triebkraft bewegten Schiffes mit oder ohne Anhang durch die in § 7 Ziffer 1 erwähnten Zeichen,

b. seitens eines sonstigen Schiffes oder eines Floszes durch Zuruf mit dem Sprachrohr, aufgefordert wird.

3) Bei Nacht müssen die Fahrzeuge der in Ziffer 1 erwähnten Fähren, wenn sie nicht in Fahrt sind, an der ihnen durch die zuständige Behörde angewiesenen Liegestelle und, wenn ihnen eine solche nicht angewiesen ist, jedenfalls

3°. In de nabijheid van varende, diep geladen vaartuigen van een ladingsvermogen van 50000 K.G. (1000 centenaars) of meer moeten stoomschepen met of zonder vaartuigen op sleeptouw steeds met verminderde kracht varen. De aan den kabel of den ketting zonder aanwending van de schroef varende stoombooten zijn aan deze verplichting niet onderworpen.

Voorschriften betreffende de vaart onder bijzondere omstandigheden.

1. *Plichten van de schippers van veren met betrekking tot scheep- en vlotvaart.*

§ 15. De schippers van veren moeten zich, behalve naar de voorschriften vervat in de bijzondere verordeningen voor de veren naar het volgende gedragen:

1°. De schippers van gierveren en van alle veerponten, die zich bewegen langs een dwars door den Rijn gelegden kabel, moeten voor de in de vaart zijnde schepen en vlotten het door dezen gevolgde vaarwater vrij laten of vrij maken; daarbij moeten ten minste de in § 4, 2°. voorgeschreven afstanden in acht genomen worden.

2°. De schippers van de onder 1°. genoemde veren moeten voor de schepen en vlotten, die van plaatsen boven of beneden deze veren van den wal afsteken, den weg vrij maken, in zooverre hiertoe een teeken gegeven is:

a. door een met eigen beweegkracht varend schip met of zonder vaartuigen opsleeptouw met de seinen voorgeschreven in § 7, 1°.;

b. door een ander vaartuig of een vlot door te praaien met den scheepsroeper.

3°. Des nachts moeten de vaartuigen van de onder 1°. genoemde veren wanneer zij niet in de vaart zijn, op de daarvoor door de bevoegde autoriteiten aangewezen ligplaats liggen en, wanneer zulk een ligplaats niet is aangewezen,

derart liegen, dasz das Fahrwasser frei bleibt.

Kann ausnahmsweise einer Fähre die Liegestelle nur im Fahrwasser angewiesen werden, so musz bei Annäherung von Fahrzeugen die Fähre abgelegt und das Fahrwasser frei gemacht werden; der hierzu von dem sich annähernden Fahrzeuge gemäsz § 16 Ziffer 3 gegebenen Aufforderung ist schleunigst nachzukommen.

4) Bei Nacht müssen die Fahrzeuge der in Ziffer 1 erwähnten Fähren an einer mindestens 6 Meter über Wasser hohen Stelle mit einer Laterne mit grünem Licht und 1 Meter senkrecht unter dieser mit einer zweiten Laterne mit weiszem Licht versehen sein. Bei Gierfähren ist der oberste Buchtnachen und, wenn statt Buchtnachen Döpper benutzt werden, der oberste über Wasser befindliche Döpper mit einer Laterne mit weiszem Licht zu versehen, welche sich bei Buchtnachen mindestens 3 Meter hoch über Wasser befinden musz. Diese Laternen sind die ganze Nacht hindurch hellleuchtend zu erhalten.

5) Für die freifahrenden nicht unter Ziffer 1 fallenden Querfähren sind hinsichtlich der Laternenführung die Bestimmungen in der vorstehenden Ziffer 4, hinsichtlich des Verhältnisses zu den Schiffen und Flöszen die für die Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, und, sofern die Fähre durch eigene Triebkraft bewegt wird, die für die Dampfschiffe geltenden Vorschriften maszgebend, insbesondere auch § 4 Ziffer 2 dieser Polizeiordnung.

2) *Pflichten der Schiffs- und Floszführer in Bezug auf Fähren.*

§ 16. Die Führer von Schiffen und Flöszen haben auszer den in den besonderen Fährordnungen enthaltenen Vorschriften Nachstehendes zu beachten:

steeds zóó dat het vaarwater vrij blijft.

Wanneer bij uitzondering de ligplaats voor het veer slechts in het vaarwater kan worden aangewezen, dan moet bij de nadering van vaartuigen de veerpont van den wal afsteken en het vaarwater vrij gemaakt worden; de hiertoe van het naderend vaartuig overeenkomstig § 16, 3°. gegeven teekens moeten ten spoedigste opgevolgd worden.

4°. Des nachts moeten de vaartuigen van de onder 1°. genoemde veren op eene hoogte van ten minste 6 M. boven water van eene lantaarn met groen licht en 1 M. loodrecht daaronder van een tweede lantaarn met wit licht voorzien zijn. Bij gierveren moet het bovenste schuitje en, wanneer in plaats van schuitjes boeien gebezigd worden, de bovenste boven water uitstekende boei van eene lantaarn met wit licht voorzien zijn, welke bij schuitjes ten minste 3 M. boven water moeten hangen. Deze lantaarns moeten den ganschen nacht helder schijnend worden gehouden.

5°. Voor de vrij varende niet onder 1° behoorende overzetveren zijn van kracht met betrekking tot het voeren van lantaarns de bepalingen bovengenoemd onder 4°.; betreffende de verhouding tot schepen en vlotten de voorschriften voor de vaartuigen zonder eigen beweegkracht, en, voor zoover het veer met eigen beweegkracht vaart, de voor de stoombooten geldende voorschriften in het bijzonder ook § 4, 2°. van dit reglement van politie.

2. *Plichten van de schippers en vlotvoerders met betrekking tot veren.*

§ 16. De schippers en vlotvoerders moeten zich derhalve naar de voorschriften vervat in de bijzondere verordeningen voor de veren naar het volgende gedragen:

1) Längs der Gierfähren und aller Fähren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang ihre Kraft soweit vermindern, dasz gefährliche Schwankungen der Fährschiffe vermieden werden.

2) Bei Nacht musz der Dampfschiffsführer die Absicht, längs einer der in Ziffer 1 erwähnten Fähren fahren zu wollen, mittelst eines Böllerschusses zu erkennen geben.

3) Wenn der Führer eines Fahrzeugs veranlaszt ist, bei Nacht an einer Stelle durchzufahren, wo das Schiff einer der in Ziffer 1 erwähnten Fähren im Fahrwasser liegt, so hat er das Fährschiff rechtzeitig durch erkennbare Zeichen, welche bei Dampfschiffen in Glockenschlägen, bei anderen Fahrzeugen in Zuruf mittelst des Sprachrohrs bestehen, zum Freimachen des Fahrwegs aufzufordern und bis zur Freimachung der Durchfahrt den Lauf zu mäszigen oder zu hemmen.

3) *Durchfahrt durch Brücken.*

a. *Feste Brücken.*

§ 17. 1) Sind bei Tage an einer festen Brücke eine oder mehrere Durchfahrtöffnungen durch eine in der Mitte angebrachte roth und weisze Flagge bezeichnet, so dürfen nur diese Oeffnungen von Schiffen und Flöszen zur Durchfahrt benutzt werden.

2) Bei Nacht darf an einer festen Brücke nur durch diejenigen Oeffnungen gefahren werden, welche auf der dem sich annähernden Fahrzeuge zugekehrten Seite in der Mitte durch eine Laterne mit rothem Licht oder dort, wo nach Umständen eine genauere Kennzeichnung als angemessen erscheint, durch zwei Laternen über einander, die untere mit rothem und die

1°. Bij het voorbijvaren van geirveren of van alle veerponten, die zich langs een dwars door den Rijn gelegden kabel bewegen, moeten stoombooten met of zonder vaartuigen op sleeptouw haar kracht zoodanig verminderen, dat gevaarlijke schommelingen der tot het veer behoorende vaartuigen vermeden worden.

2°. Des nachts moet de schipper van de stoomboot het voornemen, om langs een van de onder 1°. genoemde veren te varen, door middel van een kanonschot kenbaar maken.

3°. Wanneer de schipper van een vaartuig genoodzaakt is, des nachts een riviervak door te varen, waar de pont van een van de onder 1°. genoemde veren in het vaarwater ligt, moet hij tijdig door duidelijke teekens, die bij stoombooten in klokslagen, bij andere vaartuigen in praaien met den scheepsroeper bestaan, van de veerpont het vrijmaken van den vaarweg eischen en totdat de doorvaart vrij is de vaart matigen of staken.

3. *Doorvaart door bruggen.*

a. *Vaste bruggen.*

§ 17. 1°. Zijn bij dag van eene vaste brug een of meer doorvaartopeningen door eene in het midden aangebrachte rood-witte vlag aangeduid, dan mogen slechts die openingen door schepen en vlotten voor de doorvaart worden gebezigd.

2°. Des nachts mag bij eene vaste brug slechts door die openingen gevaren worden, welke aan de naar de aankomende schepen toegekeerde zijde in het midden door een lantaarn met rood licht of zoo de omstandigheden eene meer nauwkeurige aanduiding wenschelijk maken, door twee lantaarns boven elkaar, de onderste met rood, de bovenste met groen licht aangeduid zijn.

obere mit grünem Licht, bezeichnet sind.

Die Laternen der für die Thalfahrt bestimmten Oeffnungen dürfen nur nach der Bergseite, der für die Bergfahrt bestimmten Oeffnungen nur nach der Thalseite sichtbar sein.

b. *Schiffbrücken.*

§ 18. 1) Durch Schiffbrücken dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang nicht mit gröszerer Kraft fahren als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung nothwendig ist. Die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nicht.

2) Bei Nacht musz der Dampfschiffsführer die Absicht, durch eine Schiffbrücke fahren zu wollen, mittelst eines Böllerschusses zu erkennen geben und, bis die Signallaternen auf der Schiffbrücke aufgezogen sind, vor derselben warten.

Läszt die zuständige Behörde von der Absicht des Dampfschiffsführers, durch die Schiffbrücke fahren zu wollen, an der Brücke mittelst elektrischer Signalvorrichtung Meldung machen, so ist das für diesen Fall durch die zuständige Behörde besonders vorgeschriebene Annäherungssignal an Stelle des Böllerschusses zu verwenden.

3) Die Durchfahrt durch eine Schiffbrücke darf erst erfolgen, wenn zum Zeichen, dasz die Joche ausgefahren sind und die Durchfahrt gestattet ist, jede der beiden Seiten der Brückenöffnung bei Tage durch eine roth und weisze Flagge, bei Nacht, dem sich annähernden Fahrzeug sichtbar, durch zwei Laternen mit rothem Licht, die eine über der anderen, bezeichnet ist.

Rückwärts dürfen die Laternen nicht sichtbar sein.

De lantaarns der voor de vaart stroomafwaarts bestemde openingen mogen slechts stroomopwaarts, der voor de vaart stroomopwaarts bestemde openingen slechts stroomafwaarts zichtbaar zijn.

b. *Schipbruggen.*

§ 18. 1°. De stoombooten met of zonder vaartuigen op sleeptouw mogen door schipbruggen met geen grootere kracht varen dan voor het goed sturen van de boot en hare voortbeweging noodzakelijk is. De aan den kabel of den ketting zonder aanwending van de schroef varende stoombooten zijn aan deze verplichting niet onderworpen.

2°. Des nachts moet de schipper van eene stoomboot door een kanonschot het voornemen om door eene schipbrug te willen varen, kenbaar maken en moet hij voor de brug stoppen, totdat de seinlantaarns op de schipbrug geheschen zijn.

Wanneer de bevoegde autoriteiten het voornemen van den schipper van eene stoomboot, om door de schipbrug te varen, bij de brug door middel van electrische seintoestellen doen melden, dan moet het voor dit geval door de bevoegde autoriteiten voorgeschreven bijzondere sein, ten teeken van het naderen in plaats van het kanonschot worden gegeven.

3°. Doorvaart door eene schipbrug mag eerst dan plaats hebben, wanneer ten teeken dat de brugvakken zijn uitgevaren en de doorvaart is vergund, ieder van de beide zijden der brugopening bij dag door een rood-witte vlag, bij nacht door twee boven elkander geplaatste lantaarns met rood licht, van het naderende vaartuig goed zichtbaar zijn aangeduid.

Achterwaarts mogen die lantaarns niet zichtbaar zijn.

4) Auszerdem haben die Schiffs- und Floszführer folgende von der Schiffbrücke aus abgegebene Signale zu beachten:

a. das Signal, wodurch das sich annähernde Schiff oder Flosz benachrichtigt wird, dasz eingetretener Hindernisse halber die Brücke nicht geöffnet werden kann. Dasselbe besteht bei Tage in einer blau und weiszen Flagge, bei Nacht in zwei Laternen mit grünem Licht, die eine über der anderen;

b. auf dem Rhein unterhalb Kehl-Straszburg das Vorsignal, wodurch die sich annähernden Schiffe und Flösze schon auf gröszere Entfernung davon benachrichtigt werden, dasz sie durch die Brücke fahren können. Dasselbe besteht für die Thalfahrt bei Tage in einer rothen Flagge, bei Nacht in einer Laterne mit rothem Licht, für die Bergfahrt bei Tage in einer weiszen Flagge, bei Nacht in zwei Laternen mit rothem Licht, die eine über der anderen.

5) Die für die Signale an Schiffbrücken verwendeten Flaggen müssen so grosz sein, dasz sie auf die Entfernung, für die sie bestimmt sind, noch deutlich erkannt werden können. Die Breite (Länge) der Flaggen musz der Höhe mindestens gleich sein und darf die Höhe nicht um mehr als die Hälfte überschreiten.

Bei zweifarbigen Flaggen musz die Theilung wagrecht und die untere Hälfte weisz, die obere roth bezw. blau sein.

Die Flaggen müssen an schräg oder wagrecht angebrachten Stöcken oder Leinen geführt werden oder theilweise in einem Rahmen ausgespannt sein.

4) *Fahren der Schiffe und Flösze über Telegraphen- oder andere Kabel.*

§ 19. Beim Durchfahren aller durch entsprechende Zeichen kenntlich gemachten Stellen, an welchen Telegra-

4°. Bovendien hebben de schippers en vlotvoerders zich te gedragen naar de volgende van de schipbrug gegeven seinen:

a. het sein, waardoor aan het naderende schip of vlot wordt te kennen gegeven, dat de brug, wegens een ingetreden beletsel niet kan geopend worden. Dit sein bestaat bij dag in eene blauwwitte vlag, des nachts in twee boven elkander geplaatste lantaarns met groen licht;

b. op den Rijn beneden Kehl-Straatsburg het waarschuwingssein, waardoor aan de naderende schepen en vlotten reeds op grooten afstand wordt te kennen gegeven, dat zij de brug kunnen doorvaren. Dit sein bestaat voor de stroomafwaartsvarenden bij dag in een roode vlag, des nachts in eene lantaarn met rood licht; voor de stroomopwaartsvarenden bij dag in eene witte vlag, des nachts in twee boven elkaar geplaatste lantaarns met rood licht.

5°. De voor de seinen op schipbruggen te bezigen vlaggen moeten zoo groot zijn, dat zij op den afstand, waarvoor zij bestemd zijn, nog duidelijk zijn te onderkennen. De breedte (lengte) van de vlaggen moet ten minste gelijk zijn aan de hoogte en mag die hoogte niet meer dan met de helft overschrijden.

Tweekleurige vlaggen moeten horizontaal verdeeld en de onderste helft wit, de bovenste rood, of bij het gebruik van blauw-witte vlaggen, blauw zijn.

De vlaggen moeten aan schuins of horizontaal aangebrachte stokken of lijnen gevoerd worden of gedeeltelijk op een raam gespannen zijn.

4. *Varen van schepen en vlotten over telegraaf- of andere kabels.*

§ 19. Bij het varen over de door duidelijke teekens aangeduide plaatsen, alwaar telegraaf- of andere kabels in het

phen- oder andere Kabel in das Strombett eingelegt sind, ist das Werfen und Schleppen von Ankern untersagt.

5) *Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.*

§ 20. 1) Will ein Personen-Dampfschiff an eine Landungsbrücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Will dasselbe an einer Nachenstation anhalten, so ist das Zeichen bei Tag durch Aufhissen einer weiszen Flagge von mindestens 50 cm Höhe und 75 cm Breite (Länge), bei Nacht durch Aufhissen einer Laterne mit weiszem Licht auf halbem Mast zu geben. Der Nachenführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, hat bei Tage eine gleiche Flagge bei Nacht ein weiszes Licht zu zeigen.

2) Bei Annäherung eines Nachens musz die Maschine des Dampfschiffes so zeitig still gestellt und bei der Abfahrt so spät wieder in Gang gesetzt werden, dasz der Nachen keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Der Nachenführer musz mit seinem Nachen zeitig herauskommen, in gestreckt paralleler Richtung mit der Fahrt des Dampfschiffes halten und darf nicht eher an dasselbe heranfahren, als bis die Maschine still gestellt ist.

3) Die eingestiegenen Personen haben sich auf die Aufforderung des Nachenführers sogleich niederzusetzen.

4) Der Nachen musz von zwei starken, schiffskundigen und als nüchtern bekannten Männern geführt werden, in gutem Zustand, vollständig ausgerüstet und mit der Bezeichnung seiner gröszten zulässigen Einsenkung versehen sein.

5) Die Ortsbehörde hat darauf zu halten, dasz den vorstehend unter Ziffer 4 gedachten Erfordernissen stets genügt werde, nach Umständen sogleich

rivierbed gelegd zijn, is het verboden het anker te laten vallen of daarmede over den bodem te slepen.

5. *Stoppen van stoombooten voor vervoer van personen.*

§ 20. 1°. Indien eene passagiersstoomboot aan een stoomboothoofd wil aanleggen, moet te voren de klok worden geluid. Indien de stoomboot wil stoppen aan een roeibootstation dan geeft zij daartoe het sein door bij dag eene witte vlag van ten minste 50 cM. hoogte en 75 cM. breedte (lengte), en des nachts een lantaarn met wit licht op halven mast te hijschen. De schipper van eene roeiboot, die de stoomboot wil aandoen, moet bij dag eene dergelijke vlag, des nachts een wit licht toonen.

2°. Bij het naderen van eene roeiboot moet de machine van de stoomboot zoo tijdig worden gestopt en bij de afvaart van de roeiboot zoo laat weder worden aangezet, dat de roeiboot in geene gevaarlijke schommelingen komt.

De schipper van de roeiboot moet met zijne roeiboot tijdig uit den wal roeien, in evenwijdige richting met den koers welken de stoomboot volgt en mag laatstgenoemde niet eer aandoen, dan nadat de machine is gestopt.

3°. De personen, die zich in de roeiboot bevinden moeten op het bevel van den schipper van de roeiboot dadelijk gaan zitten.

4°. De roeiboot moet bemand worden door twee kloeke varensgezellen, bedreven in hun vak en als drankvrij bekend, in goeden staat verkeeren, van volledig tuig en van de aanwijzing van haren grootsten toegelaten diepgang voorzien zijn.

5°. Het plaatselijk bestuur moet toezien, dat aan de voornoemde onder 4°. gestelde voorschriften te allen tijde voldaan wordt, naar omstandigheden dade-

Abhülfe anzuordnen und der Dampfschifffahrts-Verwaltung Mittheilung davon zu machen.

6) Keine anderen, als die dazu bestimmten Nachenführer dürfen Personen oder Güter zu einem Dampfschiff bringen oder von demselben abholen.

7) Kommen zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfschiffe gleichzeitig an einem Landungsplatz an, so darf der Führer des zu Berg fahrenden Dampfschiffes das Thalschiff in seiner Wendung nicht stören und musz diesem den Vorrang lassen.

Wollen zwei in gleicher Richtung fahrende Dampfschiffe an demselben Landungsplatze anlegen, so hat das erste den Vorrang und darf durch das andere in seiner Anfahrt nicht gehindert werden.

6) *Verhalten während des Fahrens bei Nacht und bei Nebel.*

§ 21. 1) Jedes mit eigener Triebkraft fahrende Schiff ohne Anhang hat bei Nacht zu führen:

a. an oder vor dem vorderen Maste oder in Ermangelung eines Mastes am Kamin oder an einer Stange in einer Höhe von nicht weniger als 6 Meter über dem Schiffsrumpf oder, falls das Schiff über 6 Meter breit ist, in einer Höhe von nicht weniger als der Breite des Schiffes über dem Schiffsrumpf eine Laterne, welche ein gleichmäsziges und ununterbrochenes helles weiszes Licht entweder über den ganzen Horizont oder mindestens über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompaszstrichen wirft, welche sich auf je 10 Striche zu beiden Seiten des Fahrzeuges vertheilen, so dasz ihr Schein, von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet, noch bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinaus-

lijk de noodige voorzieningen bevelen en daarvan kennis geven aan de stoombootdirectie, die het aangaat.

6°. Geene andere, dan de daartoe bepaald aangewezen schippers van roeibooten mogen personen of goederen aan boord van eene stoomboot brengen of van daar afhalen.

7°. Wanneer twee in tegengestelde richting varende stoombooten gelijktijdig aan een stoomboothoofd aankomen, dan mag de schipper der stroomopwaartsvarende stoomboot de stroomafwaartsvarende stoomboot bij het opdraaien niet hinderen en moet hij deze den voorrang laten.

Indien twee stoombooten in dezelfde richting varende aan hetzelfde stoomboothoofd, willen aanleggen, dan heeft de eerste den voorrang en mag bij dat aanleggen niet door de andere worden belemmerd.

6. *Voorschriften gedurende de vaart des nachts en bij mist.*

§ 21. 1°. Elk met eigen beweegkracht varend schip zonder schepen op sleeptouw moet des nachts voeren:

a. aan of voor den fokkemast of bij gebreke van een mast aan den schoorsteen of aan een staak op eene hoogte boven den romp van niet minder dan 6 M. of, indien het vaartuig meer dan 6 M. breed is, op eene hoogte boven den romp van niet minder dan de breedte van het vaartuig, eene lantaarn, die een gelijkmatig en onafgebroken helder wit licht doet schijnen, hetzij rondschijnend of ten minste over een boog van den horizon van 20 kompasstreken, waarvan 10 streken aan elke zijde van het vaartuig, zoodat zij licht werpt, in de richting van de as van het vaartuig naar voren gerekend, nog tot op 2 streken achterlijker dan dwars van het vaartuig en eene zoodanige lichtsterkte bezit, dat zij bij donkeren nacht en goed zicht op

fällt und eine solche Lichtstärke besitzt, dasz es bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 4 Kilometer weit sichtbar ist;

b. an der Steuerbordseite (rechts) eine Laterne, welche ein gleichmäsziges und ununterbrochenes grünes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaszstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinaus;

c. an der Backbordseite (links) eine Laterne, welche ein gleichmäsziges und ununterbrochenes rothes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaszstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinaus.

Die vorstehend unter b. und c. genannten grünen und rothen Seitenlichter müssen bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 Kilometer weit sichtbar sein. Auch müssen sie binnenbords dergestallt abgeblendet sein, dasz das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

2) Jedes durch eigene Triebkraft bewegte Schiff mit Anhang hat bei Nacht auszer den vorstehend unter Ziffer 1 genannten Lichtern noch ein zweites weiszes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit, sowie an gleicher Stelle wie das vorstehend unter Ziffer 1 lit. a. genannte und zwar 0,8 Meter bis 1 Meter senkrecht über oder unter demselben zu führen.

Werden mehrere Schiffe dieser Art gleichzeitig zum Schleppen eines Zugs verwendet, so hat jedes Schleppschiff die im vorstehenden Absatz vorgeschriebenen Lichter zu führen.

een afstand van ten minste 4 K.M. zichtbaar is;

b. aan stuurboordzijde (rechts) eene lantaarn, die een gelijkmatig en onafgebroken groen licht doet schijnen over een boog van den horizon van 10 kompasstreken, en wel in de richting van de as van het vaartuig naar voren gerekend tot op 2 streken achterlijker dan dwars;

c. aan bakboordzijde (links) eene lantaarn, die een gelijkmatig en onafgebroken rood licht doet schijnen over een boog van den horizon van 10 kompasstreken en wel in de richting van de as van het vaartuig naar voren gerekend tot op 2 streken achterlijker dan dwars.

De hierboven onder *b* en *c* genoemde groene en roode zijlichten moeten bij donkeren nacht en goed zicht op een afstand van ten minste 2 K.M. zichtbaar zijn. Ook moeten zij binnenboords zoodanig bedekt zijn, dat het groene licht niet van bakboordzijde en het roode licht niet van stuurboordzijde kan gezien worden.

2°. Elk met eigen beweegkracht varend schip met vaartuigen op sleeptouw moet des nachts behalve de hiervoren onder 1°. genoemde lichten, nog een tweede wit licht van gelijke inrichting en lichtsterkte, en terzelfde plaatse als het onder 1°. *a* genoemde voeren, en wel niet minder dan 0,8 M. en niet meer dan 1 M. loodrecht boven of beneden het eerstgenoemde.

Worden verscheidene met eigen beweegkracht varende schepen gelijktijdig voor het sleepen van een sleeptrein gebezigd, dan moet elke van de sleepbooten de in de vorige alinea voorgeschreven lichten voeren.

3) Am Tau oder an der Kette fahrende Dampfschiffe mit oder ohne Anhang haben bei Nacht am Masttop oder oben am Kamine drei übereinander angebrachte rothe Lichter zu führen.

4) Jedem Dampfschiff mit oder ohne Anhang ist es erlaubt, bei Nacht ein nach rückwärts sichtbares weiszes Signallicht am Heck zu führen. Dasselbe musz dergestalt geblendet sein, dasz es von vorn und von seitwärts nicht gesehen werden kann.

5) Jedes Fahrzeug von 300 Centner (15 Tonnen) oder mehr Tragfähigkeit, welches bei Nacht ohne eigene Triebkraft in Fahrt ist, einerlei ob es segelt oder treibt, gerudert, geschleppt oder sonstwie fortbewegt wird, hat ein weiszes Licht vorn oben am Mast oder mindestens 3 Meter hoch über seinem Rumpf an einer Stange zu führen. Dieses Licht musz auf Fahrzeugen, welche geschleppt werden oder segeln, bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 Kilometer weit sichtbar sein.

Die ohne eigene Triebkraft auf sich zu Thal fahrenden Schiffe von 1000 Centner (50 Tonnen) oder mehr Tragfähigkeit müssen bei Nacht auszerdem noch ein weiszes Licht unter dem Bugspriet führen.

Fahrzeuge unter 300 Centner (15 Tonnen) Tragfähigkeit, auch Nachen, welche bei Nacht ohne eigene Triebkraft fahren, haben ein weiszes Licht dergestalt anzubringen, dasz es von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

6) Schleppzüge dürfen bei Nacht nur bei Mond- oder Sternenhelle fahren. Verdunkelt sich der Himmel während der Fahrt, so müssen die Fahrzeuge sofort an der nächsten geeigneten Stelle beigelegt werden.

3°. De aan den kabel of den ketting varende stoombooten met of zonder vaartuigen op sleeptouw moeten des nachts aan den top van den mast of boven aan den schoorsteen drie boven elkander aangebrachte roode lichten voeren.

4°. Elke stoomboot met of zonder vaartuigen op sleeptouw mag des nachts een achterwaarts zichtbaar wit seinlicht aan het hek voeren. Dit licht moet zoodanig bedekt zijn, dat het vooruit en zijwaarts niet gezien kan worden.

5°. Elk vaartuig van een ladingsvermogen van 15000 K.G. (300 centenaars) of meer, dat des nachts zonder eigen beweegkracht vaart, hetzij het zeilt of drijft, geroeid, gesleept of op welke wijze ook voortbewogen wordt, moet een wit licht voor boven aan den mast of ten minste 3 M. boven den romp aan een staak voeren. Dit licht moet bij vaartuigen, die gesleept worden of zeilen, bij donkeren nacht en goed zicht op een afstand van ten minste 2 K.M. zichtbaar zijn.

De op zich zelf zonder eigen beweegkracht stroomafwaartsvarende schepen van een ladingsvermogen van 50000 K.G. (1000 centenaars) of meer moeten des nachts bovendien nog met een wit licht onder den boegspriet voorzien zijn.

Op vaartuigen van een ladingsvermogen van minder dan 15000 K.G. (300 centenaars), ook roeibooten, die des nachts zonder eigen beweegkracht varen, moet een wit licht zoodanig zijn aangebracht, dat het van alle zijden duidelijk zichtbaar is.

6°. Sleeptreinen mogen des nachts slechts varen, wanneer de hemel door sterren of door de maan verlicht is. Indien de lucht gedurende de vaart betrekt, moeten de vaartuigen dadelijk op de eerste geschikte plaats bijleggen.

7) Die Anwendung elektrischer Bogenlichter und Scheinwerfer während der Fahrt, sowie jedes elektrischen Lichtes in den Laternen am Masttop ist untersagt.

8) Bei nebligem Wetter müssen die durch eigene Triebkraft bewegten Schiffe mit oder ohne Anhang mit verminderter Geschwindigkeit fahren und deren Führer ununterbrochen die Glocke läuten lassen; auf Schiffen, die ohne eigene Triebkraft auf sich fahren, musz unausgesetzt durch das Sprachrohr gerufen werden.

Wird der Nebel so dicht, dasz keines der beiden Ufer mehr gesehen werden kann, so müssen alle auf der Fahrt befindlichen Schiffe an der nächsten geeigneten Stelle beilegen. Ausgenommen hiervon sind die durch eigene Triebkraft bewegten Querfähren.

9) Flösze, auch geschleppte, dürfen ihren Landungsplatz nicht früher als eine Stunde vor Sonnenaufgang verlassen. Sie dürfen ihre Fahrt nicht länger als eine Stunde nach Sonnenuntergang fortsetzen, es sei denn, dasz sie durch nicht vorherzusehende Umstände verhindert wurden, den Landungsplatz vor Abbruch dieser Zeit zu erreichen.

Jedenfalls haben sie nach eingetretener Dunkelheit an der Fahrwasserseite zwei weisze Lichter, welche mindestens 2 Meter und höchstens 4 Meter Abstand von einander haben, vorn und zwei eben solche hinten auf dem Flosz mindestens 4 Meter hoch neben einander aufzustellen.

Bei Nebel, Schneegestöber, Sturm, Treibeis und Eisgang dürfen Flösze nicht fahren. Werden sie während der Fahrt davon betroffen, so müssen sie an der nächsten erreichbaren Landungsstelle beilegen.

7) *Verhalten bei hohem Wasserstand.*

§ 22. 1) Auf der Stromstrecke ober-

7°. Gedurende de vaart is het bezigen van electrische booglichten en schijnlichten zoowel als van elk electrisch licht in de toplantaarns verboden.

8°. Bij mistig weder moeten de met eigen beweegkracht varende schepen met of zonder vaartuigen op sleeptouw met verminderde snelheid varen en moeten de schippers onafgebroken de scheepsklok luiden; op schepen die zonder eigen beweegkracht op zich zelf varen, moet onafgebroken met den scheeproeper worden gepraaid.

Wanneer de mist zoo zwaar wordt, dat geen der beide oevers meer kan worden gezien, dan moeten alle varende schepen op de naastbijzijnde geschikte plaats bijleggen. Van dezen maatregel zijn uitgezonderd de met eigen beweegkracht varende overzetveren.

9°. Vlotten, ook gesleepte, mogen hunne ligplaats niet vroeger verlaten dan één uur voor zonsopgang. Zij mogen hunne reis niet later voortzetten dan één uur na zonsondergang, ten ware zij door onvoorziene omstandigheden verhinderd worden om vóór dat tijdstip de ligplaats te bereiken.

In elk geval moeten na het invallen van de duisternis aan de zijde van het vaarwater twee witte lichten op een afstand van ten minste 2 M. en ten hoogste 4 M. op het voorste gedeelte en twee zulke lichten op het achterste gedeelte van het vlot naast elkander geplaatst worden ter hoogte van ten minste 4 M.

Bij mist, sneeuwjacht, storm, drijfijs en ijsgang mogen vlotten niet varen. Worden zij onderweg door dergelijk weder overvallen, dan moeten zij op de eerste bereikbare ligplaats bijleggen.

7. *Voorschriften bij hoogen waterstand.*

§ 22. 1°. Op het gedeelte der rivier

halb Maxau ist bei einem Wasserstand von mehr als 5,50 Meter über dem Nullpunkt des Straszburger Pegels die Fahrt mit Dampfschiffen untersagt.

2) Auf den Stromstrecken unterhalb Maxau sind für die Fahrt der Dampfschiffe von einem der nachbezeichneten Landungsplätze bis zu dem nächsten, nämlich Maxau, Speyer, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz, Biebrich, Bingen, Coblenz, Cöln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Emmerich, Nijmwegen, Tiel, Bommel, Arnheim und Vreeswijk unter Berücksichtigung der daselbst angebrachten Marken I, II und III (vgl. Ziffer 4) bei höheren Wasserständen die folgenden Beschränkungen maszgebend.

a. Bei einem Wasserstand, welcher die Marke I erreicht oder übersteigt, müssen die Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zu Thal in der Mitte des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von wenigstens 80 Meter vom gewöhnlichen Uferrand fahren. Wird bei der Fahrt oder beim Landen eine gröszere Annäherung an das Ufer nöthig, so müssen sie mit verminderter Kraft fahren.

Diesen Vorschriften sind die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe nicht unterworfen.

b. Bei einem Wasserstand, welcher die Marke II erreicht oder übersteigt, dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zur Nachtzeit überhaupt nicht, bei Tag aber, soweit sie nicht am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahren nur in der Mitte des Stromes und, wenn sie zu Thal gehen, nicht mit gröszerer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung des Schiffes nöthig ist. Die zum Verkehr nothwendige Annäherung an die einzelnen Stationen, sowie das Anlegen an denselben ist ihboven Maxau is de stoomvaart verboden bij een waterstand hooger dan 5.50 M. boven het nulpunt van de peilschaal te Straatsburg.

2°. Op het gedeelte der rivier beneden Maxau zijn voor de vaart met stoombooten van een van de hierna te noemen aanlegplaatsen tot de naastvolgende, namelijk: Maxau, Spiers, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz, Biebrich, Bingen, Coblentz, Keulen, Dusseldorp, Ruhrort, Wezel, Emmerik, Nijmegen, Tiel, Bommel, Arnhem en Vreeswijk met inachtneming van de daar ter plaatse aangebrachte merken I, II en III (zie onder 4°.) bij hoogere waterstanden de volgende beperkingen toepasselijk:

a. Bij een waterstand, die merk I bereikt of te boven gaat, moeten de stoombooten met of zonder vaartuigen op sleeptouw bij de vaart stroomafwaarts het midden der rivier houden, en bij de vaart stroomopwaarts ten minste op een afstand van 80 M. van den gewonen oeverrand verwijderd blijven. Wanneer het gedurende de vaart of om aan te leggen noodig wordt den oever nader te komen, moeten zij hare kracht verminderen.

De aan den kabel of den ketting zonder aanwending van de schroef varende stoombooten zijn niet aan deze voorschriften onderworpen.

b. Bij een waterstand, die merk II bereikt of te boven gaat, mogen de stoombooten met of zonder vaartuigen op sleeptouw des nachts in het geheel niet, bij dag echter, voor zoover zij niet aan den kabel of den ketting zonder aanwending van de schroef varen, alleen in het midden der rivier en, als zij stroomafwaarts varen, met geen grootere kracht varen, dan voor het goed sturen van het schip noodzakelijk is. Zij mogen de stations naderen, wanneer de dienst het vereischt en daarbij aanleg-

nen unter Anwendung verminderter Kraft gestattet.

c. Bei einem Wasserstand, welcher die Marke III erreicht oder übersteigt, dürfen, den Fall des Uebersetzens von einem Ufer zum andern ausgenommen, Dampfschiffe nicht fahren.

3) Auf den Stromstrecken unterhalb Bommel und unterhalb Vreeswijk treten für die Fahrt der Dampfschiffe bei höheren Wasserständen die obenerwähnten Beschränkungen ein, wenn die Marke III zu Bommel und die Marken I, II und III zu Vreeswijk erreicht sind.

4) Die festgesetzten Pegelhöhen der Marken I, II und III sind am Pegel zu:

	I	II	III
Maxau	6,00 m	6,75 m	7,50 m
Speyer	6,30 „	7,10 „	7,90 „
Ludwigshafen	6,70 „	7,60 „	8,50 „
Mannheim .	6,70 „	7,60 „	8,50 „
Mainz.....	2,75 „	3,50 „	4,75 „
Biebrich ...	3,55 „	4,30 „	5,55 „
Bingen	3,20 „	4,00 „	5,30 „
Coblenz	5,00 „	6,25 „	7,20 „
Cöln	5,50 „	6,90 „	7,80 „
Düsseldorf..	5,10 „	6,70 „	7,50 „
Ruhrort ...	5,30 „	6,90 „	7,60 „
Emmerich .	5,00 „	6,30 „	6,70 „
Nijmwegen *)	11,14 „	12,14 „	12,74 „
Tiel *)	— „	— „	8,67 „
Bommel *) .	— „	— „	6,38 „
Arnheim *) .	10,67 „	11,67 „	12,47 „
Vreeswijk *)	4,13 „	4,81 „	5,28 „

5) Flösze dürfen nicht abfahren, wenn der Wasserstand des Rheins an dem der Landungsstelle zunächst gelegenen Pegel bei *steigendem* Wasser bereits die nachstehend bezeichnete Höhe erreicht hat und bei *fallendem* Wasser noch nicht bis zu der nachstehend bezeichneten Höhe gesunken ist; nämlich am

*) über dem revidirten Amsterdamer Pegel.

gen mits zij hare kracht verminderen.

c. Bij een waterstand die merk III bereikt of te boven gaat, mogen de stoomschepen niet varen, behalve om van den eenen oever naar den anderen over te zetten.

3°. Op de riviervakken beneden Bommel en beneden Vreeswijk zijn voor de vaart met stoombooten bij hoogere waterstanden de bovengenoemde beperkingen toepasselijk, wanneer merk III te Bommel en de merken I, II en III te Vreeswijk bereikt zijn.

4°. Voor de merken I, II en III zijn de volgende hoogten vastgesteld aan de peilschaal te:

	I.	II.	III.
Maxau ...	6,00 M.	6,75 M.	7,50 M.
Spiers	6,30 „	7,10 „	7,90 „
Ludwigshafen	6,70 „	7,60 „	8,50 „
Mannheim	6,70 „	7,60 „	8,50 „
Mainz	2,75 „	3,50 „	4,75 „
Biebrich ..	3,55 „	4,30 „	5,55 „
Bingen ...	3,20 „	4,00 „	5,30 „
Coblentz ..	5,00 „	6,25 „	7,20 „
Keulen ...	5,50 „	6,90 „	7,80 „
Dusseldorp	5,10 „	6,70 „	7,50 „
Ruhrort ..	5,30 „	6,90 „	7,60 „
Emmerik .	5,00 „	6,30 „	6,70 „
Nijmegen*)	11,14 „	12,14 „	12,74 „
Tiel*)	—	—	8,67 „
Bommel*).	—	—	6,38 „
Arnhem*).	10,67 „	11,67 „	12,47 „
Vreeswijk*)	4,13 „	4,81 „	5,28 „

5°. Vlotten mogen niet vertrekken, wanneer de waterstand van den Rijn aan de peilschaal, die het meest nabij de ligplaats gelegen is, bij *wassend* water reeds de hierna te melden hoogte bereikt heeft en bij *vallend* water nog niet tot de hierna te melden hoogte gedaald is en wel aan:

*) boven het herziene Amsterdamsche peil.

Pegel zu:	bei steigendem Wasser.	bei fallendem
Hüningen	3,9 m	4,2 m
Breisach (linkes Ufer)	3,4 „	3,7 „
Schönau	3,8 „	4,1 „
Gerstheim	3,7 „	4,0 „
Straszburg	4,5 „	4,8 „
Selz	4,8 „	5,1 „
Maxau-Maximiliansau	5,3 „	5,6 „
Speyer	5,5 „	5,8 „
Mannheim-Ludwigshafen	5,5 „	5,8 „
Mainz.....	3,0 „	3,2 „
Rüdesheim	3,6 „	3,9 „
Coblenz	4,1 „	4,4 „
Cöln	4,7 „	5,0 „
Düsseldorf.....	4,4 „	4,7 „
Ruhrort	4,6 „	5,1 „
Wesel	4,1 „	4,7 „
Emmerich	4,4 „	5,0 „
Nijmwegen *)	10,64 „	11,14 „
Arnheim *)	10,17 „	10,67 „

Ist an einem der vorstehend genannten Plätze ein Wasserstand eingetreten, bei welchem die Abfahrt der Flösze nicht gestattet sein würde, so müssen die an diesem Platz anlangenden Flösze an der nächsten geeigneten Landungsstelle beilegen.

8) *Verhalten in Fällen des Festfahrens oder Versinkens.*

§ 23. 1) Ist ein Schiff oder ein Flosz im Strom festgefahren oder gesunken, so hat dessen Führer an einer stromaufwärts gelegenen, mindestens eine Stunde entfernten geeigneten Stelle am Rhein, und, falls innerhalb dieser Entfernung ein schiffbarer Nebenflusz in denselben einmündet, auch an dem letzteren eine Wahrschau aufzustellen, welche anderen Schiffs- und Floszfüh-

*) über dem revidirten Amsterdamer Pegel.

de peilschaal te:	bij wassend water.	bij vallend
Huningen	3,9 M.	4,2 M.
Breisach (linkeroever)	3,4 „	3,7 „
Schönau	3,8 „	4,1 „
Gerstheim	3,7 „	4,0 „
Straatsburg.....	4,5 „	4,8 „
Selz	4,8 „	5,1 „
Maxau-Maximiliansau	5,3 „	5,6 „
Spiers.....	5,5 „	5,8 „
Mannheim-Ludwigshafen	5,5 „	5,8 „
Mainz.....	3,0 „	3,2 „
Rüdesheim	3,6 „	3,9 „
Coblentz	4,1 „	4,4 „
Keulen.....	4,7 „	5,0 „
Dusseldorp	4,4 „	4,7 „
Ruhrort	4,6 „	5,1 „
Wezel.....	4,1 „	4,7 „
Emmerik	4,4 „	5,0 „
Nijmegen *)	10,64 „	11,14 „
Arnhem *)	10,17 „	10,67 „

Wanneer op een van de hierboven genoemde plaatsen een waterstand is ingetreden, waarbij de afvaart der vlotten niet zou zijn vergund, dan moeten de vlotten welke te dier plaatse aankomen, op de naaste geschikte ligplaats bijleggen.

8. *Voorschriften in gevallen van vastvaren of zinken.*

§ 23. 1°. Is een schip of een vlot in de rivier vastgevaren of gezonken, dan moet de schipper of de vlotvoerder op eene stroomopwaarts op een afstand van ten minste één uur gaans gelegen geschikte plaats aan den Rijn, en, in geval binnen dien afstand een bevaarbare bijrivier daarin uitmondt, ook aan die bijrivier een waarschuwingspost opstellen, die de andere schippers en vlotvoerders

*) boven het herziene Amsterdamsche peil.

rern zuruft, dasz und wo ein Schiff oder Flosz festgefahren oder gesunken ist.

Diese Wahrschau musz daselbst so lange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, dasz jenes Schiff oder Flosz wieder flott geworden oder dasz auf die unter Ziffer 4 erwähnte Anzeige hin eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

2) An den Stellen, wo ein Schiff oder Flosz festgefahren oder gesunken ist, sollen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang in der Bergfahrt nicht mit grösserer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung und zur Fortbewegung nöthig ist. In der Thalfahrt müssen sie so lange als möglich mit stillgestellter Maschine durchtreiben.

3) Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Floszes hat dessen Liegestelle bei Nacht durch zwei senkrecht übereinander in einem Abstand von nicht weniger als 0,5 Meter und von nicht mehr als 1 Meter hängende Laternen, die obere mit rothem, die untere mit weiszem Licht, zu bezeichnen und dafür zu sorgen, dasz die Lichter während der Nacht, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, helleuchtend erhalten werden. Die Laternen müssen hinreichend hoch und so hängen, dasz das Licht von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

Auf ganz unter Wasser gesunkene Schiffe oder Flösze musz von dem Führer ein Nachen oder eine schwimmende Bake mit den zwei vorerwähnten in gleicher Weise aufzuhängenden Laternen gelegt und erhalten werden.

Befindet sich die Liegestelle eines ganz unter Wasser gesunkenen Schiffes oder Floszes seitlich von dem angebrachten Nachen, so ist an derjenigen Seite, an welcher das Fahrwasser nicht frei ist, eine zweite Laterne mit rothem Licht von der nämlichen Lichtstärke wie die erste zu führen.

toeroept, dat en waar een schip of vlot vastzit of gezonken is.

Deze waarschuwer moet op zijn post zoo lang blijven, totdat hij bericht heeft gekregen, dat bedoeld vaartuig of vlot weder vlot is of dat op de onder 4°. bedoelde kennisgeving eene openbare bekendmaking gevolgd is.

2°. Langs plaatsen, waar een schip of vlot vastzit ofgezonken is, mogen stoombooten met of zonder vaartuigen op sleeptouw bij de vaart stroomopwaarts niet met grootere kracht varen, dan voor het goed sturen van de boot en hare voortbeweging noodzakelijk is. Bij de vaart stroomafwaarts moeten zij zoo lang mogelijk met gestopte machine voorbijdrijven.

3°. Ieder schipper van een schip en ieder voerder van een vlot dat vast zit of gezonken is, moet des nachts de ligplaats daarvan door twee loodrecht boven elkander op een afstand van niet minder dan 0,5 M. en van niet meer dan 1 M. hangende lantaarns, de bovenste met rood, de onderste met wit licht, aanduiden en zorg dragen, dat die lichten gedurende den nacht, van zonsondergang tot zonsopgang, helder schijnend onderhouden worden. De lantaarns moeten op voldoende hoogte en zoodanig hangen dat het licht van alle zijden duidelijk zichtbaar is.

Boven geheel onder water gezonken schepen of vlotten moet door den schipper of vlotvoerder een schuit of een drijvend baken met de twee boven bedoelde op gelijke wijze op te hangen lantaarns gelegd en onderhouden worden.

Bevindt zich de ligplaats van een geheel onder water gezonken schip of vlot ter zijde van de daarbij aangebrachte schuit, dan moet aan die zijde waar het vaarwater niet vrij is, een tweede lantaarn met rood licht van dezelfde lichtsterkte als de eerste gevoerd worden.

Das seitliche Anbringen des Nachens ist nur dann gestattet, wenn der Wasserstand das Anbringen über dem gesunkenen Schiff oder Flosz nicht zuläszt.

Bei Tag treten an die Stelle der vorgeschriebenen Laternen:

oberhalb der Spijk'schen Fähre weisze Flaggen, mindestens 0,50 m hoch und 0,75 m lang, unterhalb der Spijk'schen Fähre schwarze Kugeln von mindestens 0,50 m Durchmesser.

4) Der Führer ist ferner verpflichtet, dem nächsten Ortsvorsteher sofort Anzeige zu machen, dasz und wo ein Schiff oder Flosz festgefahren oder gesunken ist. In Folge dieser Anzeige oder der sonst erlangten Kenntnisz hat die Ortspolizeibehörde das entstandene Schifffahrtshindernisz, sofern dies noch nicht geschehen, in der unter Ziffer 3 vorgeschriebenen Weise auf Kosten des Führers bezeichnen (vermalen) zu lassen.

5) Die Beseitigung von Schiffen, Flöszen und anderen Gegenständen, welche gesunken, gestrandet oder auf den Grund gerathen sind, kann durch die zuständige Behörde, wenn solche nach deren Ansicht die Schifffahrt hindern oder gefährden, unbeschadet des Anspruchs auf Erfatz der ihr hierdurch erwachsenden Kosten, veranlaszt werden.

Die Beseitigung erfolgt, wenn solche nach Ansicht der zuständigen Behörde keinen Aufschub leidet oder wenn die Betheiligten sie verweigern oder nicht anzutreffen sind, ohne Weiteres. In anderen Fällen wird den Betheiligten eine angemessene Frist gesetzt; erfolgt innerhalb derselben die Beseitigung nicht oder nicht vollständig, so wird sie

Het ter zijde aanbrengen van de schuit is slechts dan geoorloofd als de waterstand het aanbrengen boven het gezonken schip of vlot niet toelaat.

Bij dag komen in de plaats van de voorgeschreven lantaarns:

boven het Spijksche veer witte vlaggen, ten minste 0,50 M. hoog en 0,75 M. lang

beneden het Spijksche veer zwarte bollen van ten minste 0,50 M. middellijn.

4°. De schipper of vlotvoerder is daarenboven verplicht onmiddellijk kennis te geven aan het bestuur der meest nabij gelegen gemeente, dat en waar een schip of vlot vast zit of gezonken is. In opvolging van deze kennisgeving of wanneer zij van het ongeval langs eenen anderen weg mocht kennis dragen, moet de plaatselijke politie het voor de scheepvaart ontstane beletsel, voor zoover dit nog niet reeds is geschied, op de onder 3°. voorgeschreven wijze op kosten van den schipper van het vaartuig of van den vlotvoerder doen aanduiden.

5°. De bevoegde autoriteiten kunnen het opruimen van schepen, vlotten en andere voorwerpen, welke gezonken, gestrand of aan den grond geraakt zijn, bevelen wanneer deze naar hun oordeel voor de scheepvaart hinderlijk of gevaarlijk zijn, onverminderd de aanspraak op vergoeding van de hiertoe gevorderde kosten.

Het opruimen heeft onmiddellijk plaats, wanneer dit naar het oordeel van de bevoegde autoriteiten geen uitstel kan lijden of wanneer de belanghebbenden dit weigeren of niet aan te treffen zijn. In andere gevallen wordt aan de belanghebbenden een gepaste termijn gesteld; geschiedt binnen dien termijn het opruimen niet of niet volledig, dan

staatsseitig herbeigeführt. Die nach Landesrecht den betreffenden Behörden zukommenden weitergehenden Befugnisse werden durch vorstehende Bestimmungen nicht berührt.

6) Die Bestimmungen unter Ziffer 1 bis 5 finden gleichmäszig Anwendung, wenn auf dem Strom vorhandene Anlagen (Badeanstalten, Mühlen und dergleichen) gesunken sind. Die den Führern der Schiffe und Flösze auferlegten Verpflichtungen liegen auch den Besitzern solcher Anlagen ob.

9) *Besondere Vorschriften für die Dampfschleppschiffahrt zwischen Cöln und Mannheim bei niedrigem Wasserstand.*

§ 24. Die Ausübung der Dampfschleppschifffahrt bei Nacht ist:

a. zwischen Cöln und St. Goar, sobald der Wasserstand am Cölner Pegel 1,30 Meter oder darunter,

b. zwischen St. Goar und Mainz, sobald der Wasserstand am Mainzer Pegel 1 Meter oder darunter,

c. zwischen Mainz und Mannheim, so bald der Wasserstand am Mainzer Pegel 0,70 Meter oder darunter beträgt,

gänzlich untersagt.

10) *Besondere Vorschriften in Betreff des Schleppens auf der Stromstrecke zwischen Bingen und St. Goar.*

§ 25. 1) Auf der Stromstrecke zwischen Bingen und St. Goar darf ein Schiff nicht an den Radkasten eines Dampfschiffes genommen werden. Ausgenommen sind nur solche Fälle, in welchen beschädigte Fahrzeuge auf andere Weise nicht fortzuschaffen sind.

2) Auf dieser Stromstrecke dürfen einem zu Berg fahrenden Dampfschiff nicht mehr als drei, in einer Linie zu haltende Schiffe, einem zu Thal fahren-

wordt dit vanwege den Staat uitgevoerd. De verder strekkende bevoegdheden, die aan de betreffende autoriteiten volgens de wetten van het land toekomen, worden door de voorafgaande bepalingen niet aangetast.

6°. De bepalingen van 1°. tot 5°. zijn evenzeer van toepassing wanneer op de rivier aanwezige inrichtingen (badinrichtingen, molens en dergelijke) gezonken zijn. De aan de schippers en de vlotvoerders opgelegde verplichtingen gelden ook voor de eigenaren van zoodanige inrichtingen.

9. *Bijzondere voorschriften voor de sleepvaart met stoombooten tusschen Keulen en Mannheim bij lagen waterstand.*

§ 24. De uitoefening van de sleepvaart met stoombooten des nachts is geheel verboden:

a. tusschen Keulen en St. Goar, zoodra de waterstand aan de peilschaal te Keulen 1,30 M. of daar beneden bedraagt;

b. tusschen St. Goar en Mainz, zoodra de waterstand aan de peilschaal te Mainz 1 M. of daar beneden bedraagt;

c. tusschen Mainz en Mannheim, zoodra de waterstand aan de peilschaal te Mainz 0,70 M. of daar beneden bedraagt.

10. *Bijzondere voorschriften betreffende het sleepen op het riviervak tusschen Bingen en St. Goar.*

§ 25. 1°. Op het riviervak tusschen Bingen en St. Goar mag een schip niet aan de raderkast eener stoomboot worden bevestigd. Hiervan uitgezonderd zijn slechts zulke gevallen waarin beschadigde vaartuigen niet op eene andere wijze kunnen weggevoerd worden.

2°. Op dit riviervak mogen stroomopwaartsvarende stoombooten niet meer dan drie vaartuigen sleepen, die in eene rij achter elkander moeten gehou-

den nicht mehr als vier Schiffe, je zwei und zwei neben einander gekuppelt, angehängt werden.

Vorschriften bezüglich des Stillliegens.

§ 26. 1) Wenn Schiffe, Flösze, Baggermaschinen oder ähnliche Apparate auszerhalb der Häfen halten oder vor Anker gehen, so müssen sie gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden, dasz einerseits der Fahrweg für die durchgehende Schifffahrt offen bleibt und andererseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestoszen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird. Auf den Flöszen musz überdies bei Tag und bei Nacht hinreichende Wachtsmannschaft vorhanden sein; ebenso auf Schiffen, Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten dann, wenn sie ausnahmsweise im Fahrwasser oder in dessen Nähe an Stellen halten, die in der Regel nicht als Liegeplatz benutzt werden.

Werden Anker im Fahrwasser oder in dessen Nähe ausgeworfen, so ist die Stelle derselben durch Döpper zu bezeichnen. Diese Döpper sind bei Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten sämmtlich, bei anderen Fahrzeugen und Flöszen nur insoweit sie die Stelle von Seitenankern bezeichnen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang mit weiszem Licht zu versehen.

2) Auszerhalb der Häfen dürfen überhaupt nie mehr als drei Schiffe in der Breite des Stromes nebeneinander liegen.

Wo die Verhältnisse des Fahrwassers es nicht gestatten, dasz die fahrenden Dampfschiffe weiter als 40 Meter vom Ufer entfernt bleiben, darf nur *eine* Reihe von Schiffen am Ufer liegen.

In Stromengen, in den Fahrwegen nach und aus den Nebenflüssen, Kanä-

den worden, en stroomafwaartsvarende niet meer dan vier schepen, twee aan twee naast elkander gekoppeld

Voorschriften betreffende het stilliggen.

§ 26. 1°. Wanneer schepen, vlotten, baggerwerktuigen of soortgelijke werktuigen buiten de havens stil of voor anker liggen, moeten zij behoorlijk vastgemeerd en te allen tijde zoodanig gelegd worden, dat eenerzijds de vaarweg voor de doorgaande scheepvaart open blijft en anderzijds het gevaar, van door den golfslag tegen den oever geworpen of anderszins beschadigd te worden, uitgesloten is. Op de vlotten moet bovendien bij dag en des nachts een voldoende wacht aanwezig zijn; eveneens op schepen, baggerwerktuigen en soortgelijke werktuigen, wanneer zij bij uitzondering in het vaarwater of in de nabijheid daarvan stilliggen op plaatsen, die in den regel niet als ligplaats gebezigd worden.

Wanneer ankers in het vaarwater of in de nabijheid daarvan worden uitgeworpen, dan moet de plaats daarvan door drijftonnen worden aangewezen. Deze drijftonnen moeten bij baggerwerktuigen en soortgelijke werktuigen alle, bij andere vaartuigen en vlotten slechts voor zoover zij de plaats van zijankers aanwijzen, van zonsondergang tot zonsopgang van een wit licht voorzien zijn.

2°. Buiten de havens mogen in het algemeen nooit meer dan drie schepen in de richting der breedte van de rivier naast elkander liggen.

Waar de gesteldheid van het vaarwater niet toelaat, dat de varende stoombooten op een afstand van meer dan 40 M. van den oever blijven, mag slechts *eene* enkele rij schepen langs den oever liggen.

In de engten der rivier, in de vaarwegen naar en uit de bijrivieren, kanalen

len und Häfen des Rheins, auf den Ueberfahrtswegen der Gier- und aller an einer Querleitung sich bewegenden Fähren, in den Fahrwegen der Dampfschiffe nach und von den Landungsbrücken, sowie in den Fahrwegen durch die Schiffbrücken dürfen Schiffe und Flösze weder halten noch beilegen. Auch dürfen Schiffe und Flösze oberhalb und unterhalb der Landungsbrücken nicht ganz oder theilweise über diese hinausragend liegen.

Schiffe und Flösze, welche vor den durch Tafeln kenntlich gemachten Anfahrtsstellen von Nachenfähren anlegen, müssen vom Ufer so weit entfernt bleiben, dasz die Nachenfähren ungehindert ab- und anfahren können.

3) Sind Schiffe, Flösze, Baggermaschinen oder ähnliche Apparate an Stellen vor Anker gegangen, an welchen dies sonst nicht zu geschehen pflegt, oder liegen sie auszerhalb der Häfen im Fahrwasser oder in der Nähe desselben, so ist bei nebligem Wetter auf Schiffen mit eigener Triebkraft mindestens alle 5 Minuten die Glocke anzuschlagen, von anderen Fahrzeugen und von Flöszen aus aber eben so oft durch das Sprachrohr zu rufen.

4) Alle auszerhalb der Häfen auf dem freien Strom liegenden Schiffe, Flösze, Baggermaschinen oder ähnliche Apparate müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ununterbrochen durch Laternen mit weiszem Licht erleuchtet sein. Auf den Fahrzeugen ist eine solche Laterne mindestens 4 Meter hoch über dem Schiffsbord auf der Fahrwasserseite, und falls ausnahmsweise Fahrzeuge so liegen, dasz auf beiden Seiten Fahrwasser ist, auf beiden Seiten derart anzubringen, dasz sie zu Berg und zu Thal fortdauernd zu sehen sind. Auf Flöszen müssen in jeder der beiden dem Fahrwasser zu-

en havens van den Rijn, in de vaarwegen dwars over de rivier van gierveren en van alle langs een dwarskabel zich bewegende veerponten, in de vaarwegen van de stoombooten naar en van de stoomboothoofden, als ook in de vaarwegen door de schipbruggen mogen schepen en vlotten zich niet ophouden noch bijleggen. Ook mogen schepen en vlotten boven of benedenwaarts van de stoomboothoofden niet zoodanig liggen, dat zij geheel of gedeeltelijk voor deze uitsteken.

Schepen en vlotten, welke aan de door borden aangeduide aanlegplaatsen van schuitenveren aanleggen, moeten zoo ver van den oever verwijderd blijven, dat de veerschuiten ongehinderd kunnen af- en aanvaren.

3°. Zijn schepen, vlotten, baggerwerktuigen of soortgelijke werktuigen voor anker gegaan op plaatsen, waar dit in den regel niet geschiedt, of liggen zij buiten de havens in het vaarwater of in de nabijheid daarvan, dan moet bij mistig weder op de schepen met eigen beweegkracht ten minste elke vijf minuten de klok worden geluid, van uit andere vaartuigen en vlotten even dikwijls met den scheepsroeper worden gepraaid.

4°. Alle buiten de havens op de open rivier gelegen schepen, vlotten, baggerwerktuigen of soortgelijke werktuigen moeten van zonsondergang tot zonsopgang onafgebroken verlicht zijn door lantaarns met wit licht. Op de vaartuigen moet zoodanige lantaarn ten minste 4 M. boven het scheepsboord aan de zijde van het vaarwater, en indien vaartuigen bij uitzondering zoodanig liggen, dat er aan beide zijden vaarwater is, aan beide zijden zoodanig worden aangebracht, dat zij stroomopwaarts en stroomafwaarts voortdurend zichtbaar zijn. Op vlotten moeten aan elken van de beide naar de zijde van het vaarwater

gekehrten Ecken, mindestens 4 Meter hoch, auf einer hohen, weit sichtbaren Stelle zwei Laternen mit weiszem Licht, welche mindestens 2 Meter, höchstens 4 Meter Abstand von einander haben, neben einander aufgerichtet werden.

Auf Fahrzeugen, auf denen wegen Gefährlichkeit ihrer Ladung kein Licht angemacht werden darf, musz während der Nachtzeit ununterbrochen eine Wache ausgestellt sein, welche die sich nähernden Schiffe rechtzeitig durch Zuruf mittelst des Sprachrohrs zu warnen hat.

5) Die in diesem Paragraphen hinsichtlich der Flösze getroffenen Bestimmungen finden auch auf die im Bau begriffenen Flösze Anwendung.

6) Wenn Baggermaschinen oder ähnliche Apparate in einer Stromstrecke beschäftigt sind, in welcher sie von den herankommenden Schiffen nicht rechtzeitig erblickt werden können, so haben dieselben vor und hinter ihrem Standort eine rothe Tonne auszulegen. Diese Bebakung hat in einer solchen Entfernung zu geschehen, dasz die Schiffe rechtzeitig ihren Kurs durch ein von der Maschine nicht gesperrtes Fahrwasser nehmen können.

Liegen solche Maschinen oder Apparate im Fahrwasser, so haben sie auf derjenigen Seite, an welcher Schiffe und Flösze am Besten vorbeifahren können, eine roth und weisze Flagge auszulegen.

Vorschriften in Betreff festliegender Badeanstalten, Schiffmühlen und ähnlicher Anlagen.

§ 27. Für Badeanstalten, Schiffmühlen und ähnliche Anlagen, welche sich auf dem Strom festliegend befinden, sind auszer den durch die zuständige Behörde festgesetzten Bedingungen folgende Vorschriften maszgebend:

1) Sie müssen in sicherer, vollen Schutz gegen das Abtreiben bietender

toegekeerde hoeken, ten minste 4 M. hoog, op eene hooge, van verre zichtbare plaats twee lantaarns met wit licht, op een onderlingen afstand van ten minste 2 M., ten hoogste 4 M. naast elkander geplaatst worden.

Op vaartuigen, waarop wegens de gevaarlijkheid van de lading geen licht mag worden ontstoken, moet gedurende den nacht onafgebroken een wacht aanwezig zijn, die de naderende schepen door tijdig praaien met den scheepsroeper moet waarschuwen.

5°. De in deze paragraaf betreffende de vlotten vastgestelde bepalingen gelden mede voor de vlotten in aanbouw.

6°. Wanneer baggerwerktuigen ofsoortgelijke werktuigen aan het werk zijn op een gedeelte van de rivier, alwaar zij door de aankomende schepen niet tijdig gezien kunnen worden, dan moeten zij vóór en achter hunne ligplaats een roode ton leggen. Deze bebakening moet op zoodanigen afstand plaats hebben, dat de schepen tijdig hunnen koers kunnen nemen door een niet door het werktuig versperd vaarwater.

Liggen zulke werktuigen of toestellen in het vaarwater, dan moeten zij aan dien kant, langs welken schepen en vlotten het best kunnen voorbijvaren, een rood-witte vlag uitsteken.

Voorschriften betreffende vaste badinrichtingen, molens op vaartuigen en soortgelijke inrichtingen.

§ 27. Voor badinrichtingen, molens op vaartuigen en soortgelijke inrichtingen, welke in de rivier vast liggend zijn, zijn behalve de door de bevoegde autoriteiten vastgestelde bepalingen de volgende voorschriften van kracht:

1°. Zij moeten bevestigd zijn op betrouwbare wijze, volledigen waarborg

Weise befestigt sein; erfolgt die Befestigung durch Anker, so dürfen diese nicht im Fahrwasser oder dessen Nähe ausgeworfen sein.

2) Sie müssen derart liegen, dasz der Fahrweg für die durchgehende Schifffahrt offen bleibt und die Gefahr, durch Wellenschläge gegen das Ufer gestoszen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird.

3) Sie müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ununterbrochen durch Laternen mit weiszem Licht erleuchtet sein, welche mindestens 4 Meter hoch über dem Deckboden nach der Fahrwasserseite, zu Berg und zu Thal fortdauernd sichtbar, anzubringen sind.

Vorschriften in Betreff des Leinpfads und des Leinzugs.

§ 28 1) Die am Leinpfadufer liegenden Fahrzeuge müssen, wenn an ihnen vom Ufer aus gezogene Schiffe vorbeifahren, entweder den Mast niederlegen oder so weit vom Ufer abgelegt werden, dasz das Zugseil unter ihnen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seils musz die Bemannung des stilliegenden Schiffes behülflich sein.

2) Die am Leinpfadufer liegenden Flösze und zwar die im Bau begriffenen müssen mit vollständigen Seilleitungen versehen sein. Auch dürfen diese Flösze, sofern sie nicht auf der Reise begriffen sind, nicht über 80 Meter in den Strom reichen. Der Flöszer ist verbunden, die Zangen (Bindehölzer) gleichmäszig mit dem Flosz abzuschneiden und die Anker so zu setzen, dasz sie der Schifffahrt nicht hinderlich sind.

Die Floszmannschft musz die Schiffe, welche das Flosz nicht umsäumen kön-

tegen het afdrijven biedende; geschiedt die bevestiging door ankers, dan mogen deze niet in het vaarwater of in de nabijheid daarvan worden uitgeworpen.

2°. Zij moeten zoodanig liggen, dat de vaarweg voor de doorgaande scheepvaart open blijft en het gevaar, om door den golfslag tegen den oever geworpen of anderszins beschadigd te worden, uitgesloten is.

3°. Zij moeten van zonsondergang tot zonsopgang onafgebroken verlicht zijn door lantaarns met wit licht, die ten minste 4 M. boven het vlak waarop deze inrichtingen drijven aan de zijde van het vaarwater, zoodanig worden aangebracht dat zij stroomop- en stroomafwaarts voortdurend zichtbaar zijn.

Voorschriften betreffende het jaagpad en het jagen.

§ 28. 1°. De vaartuigen, die langs den oever liggen waar zich het jaagpad bevindt, moeten, wanneer schepen, die langs den oever worden gejaagd hen voorbijvaren, hetzij den mast strijken of zoo ver van den oever verwijderd worden, dat de jaaglijn onder hen kan doorgetrokken worden. Bij het op deze wijze doen passeeren van de jaaglijn moet de bemanning van het stilliggend schip behulpzaam zijn.

2°. De vlotten, die langs den oever liggen waar zich het jaagpad bevindt en evenzoo de daar liggende vlotten, die in aanbouw zijn, moeten voorzien zijn van volledige jaaglijnleiders. Ook mogen die vlotten, wanneer zij niet onder weg zijn, niet verder dan tot 80 M. in de rivier reiken. De vlotvoerder is verplicht, om de bindbalken gelijk met het vlot af te snijden en de ankers zoodanig uit te werpen dat deze voor de scheepvaart niet hinderlijk zijn.

De bemanning van het vlot moet de schepen, die niet dicht langs en om het

nen, an dem selben vorbeiziehen.

3) Am Leinpfadufer befindliche Badeanstalten oder sonstige Anlagen, welche den Leinzug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

4) Auf dem Leinpfad selbst dürfen weder Anlagen errichtet, noch Gegenstände gelagert werden, welche der Ausübung des Schiffszuges hinderlich sein würden.

Vorschriften über Bau, Bemannung, Ausrüstung und Untersuchung der Flösze.

1) *Bezeichnung, Breite und Länge der Flösze.*

§ 29. 1) Jedes Flosz hat in der Mitte seiner Länge und in der Höhe von mindestens 3 Meter über seiner Oberfläche zwei parallel mit der Längenachse übereinander fest angebrachte weisze Tafeln zu führen, von welchen die *obere* in Roth die Anfangsbuchstaben der Vornamen, den Familiennamen und den Wohnort des Floszbesitzers, die *untere* in Schwarz die gleichen Angaben in Betreff des Floszführers in lateinischen Schriftzügen von mindestens 30 cm Höhe und 5 cm Breite zu enthalten hat, und zwar auf beiden Seiten der Tafeln.

2) Die Breite der den Rhein befahrenden Flösze darf auf der Stromstrecke

von Basel bis Kehl ..... 6 Meter
von Kehl bis Steinmauern (Murgmündung) ..... 17 Meter
von Steinmauern bis Germersheim ..... 27 Meter
von Germersheim bis Mannheim ..... 36 Meter
von Mannheim abwärts .... 63 Meter
nicht übersteigen.

Auszerdem wird die Länge der Flösze für die Stromstrecke

vlot heen kunnen varen, langs dit laatste voorbij trekken.

3°. Aan den oever waar het jaagpad zich bevindt liggende badinrichtingen of soortgelijke inrichtingen, die het jagen belemmeren, moeten door de eigenaars van volledige jaaglijnleiders voorzien worden.

4°. Op het jaagpad zelf mogen noch inrichtingen opgericht, noch voorwerpen neergelegd worden, die voor de uitoefening van den jaagdienst hinderlijk zouden kunnen zijn.

Voorschriften over bouw, bemanning, uitrusting en onderzoek van de vlotten.

1. *Aanduiding, breedte en lengte van de vlotten.*

§ 29. 1°. Elk vlot moet op het midden der lengte en ter hoogte van ten minste 3 M. boven de oppervlakte twee evenwijdig aan de lengte as boven elkander vast aangebrachte witte borden voeren, waarvan op het *bovenste* in rood de eerste letters der voornamen, de geslachtsnaam en de woonplaats van den eigenaar van het vlot, en op het *onderste* in zwart dezelfde opgaven betrekkelijk den vlotvoerder in Latijnsche letters van ten minste 30 cM. hoogte en 5 cM. breedte, moeten zijn vermeld en wel op de beide vlakken der borden.

2°. De breedte van de vlotten die den Rijn bevaren mag niet te boven gaan op het riviervak:
van Bazel tot Kehl ..... 6 M.
van Kehl tot Steinmauern (mond van den Murg) ..... 17 M.

van Steinmauern tot Germersheim 27 M.

van Germersheim tot Mannheim 36 M.
beneden Mannheim ..... 63 M.

Bovendien is de lengte der vlotten beperkt voor het riviervak:

von Basel bis Kehl auf .... 27 Meter
von Kehl bis Steinmauern auf 90 Meter
beschränkt.

3) An den Längenseiten der Flösze dürfen einzelne Flosztheile oder andere für Schiffe, Brücken u. s. w. hinderliche Gegenstände nicht hervorragen.

4) Bei Wasserständen von 1 Meter und weniger am Mainzer Pegel ist für die Strecke Rüdesheim—St. Goar die Breite der Flösze auf 56 Meter beschränkt.

2) *Bemannung, Ausrüstung und Gewicht der Flösze im Allgemeinen.*

§ 30. 1) Jedes Flosz musz mit mindestens einem Mann auf je 25 Kubikmeter hartes Holz und mit mindestens einem Mann auf je 50 Kubikmeter weiches Holz bemannt sein. Als *hartes* Holz gilt hierbei Eichen,- Buchen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birnen-, Apfel- und Kornelholz, als *weiches* dagegen Pappel-, Erlen-, Fichten-, Tannen-, Kiefern-, Lärchen-, sowie anderes harziges Holz.

2) Unterhalb Wesel darf die vorstehend unter Ziffer 1 festgesetzte Pflichtbemannung um ein Drittel verringert werden.

3) Kein Flosz darf mit weniger als 3 Mann, den Führer eingerechnet, bemannt sein.

4) Flösze, deren Pflichtbemannung nach Ziffer 1 über 4 Mann beträgt, müssen mit den in der Beilage bezeichneten Gegenständen ausgerüstet sein.

5) Zur Feststellung des im Floszschein (Artikel 25 der revidirten Rheinschifffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868) anzugebenden Gewichts der Flösze wird das Kubikmeter hartes Holz, (vgl. Ziffer 1) gleich 15 Centner (0,75 Tonnen) und das Kubikmeter weiches Holz (vgl. Ziffer 1) gleich 11 Centner (0.55 Tonnen) gerechnet.

van Bazel tot Kehl ..... tot 27 M.
van Kehl tot Steinmauern .. tot 90 M.

3°. Aan de zijkanten van de vlotten mogen geen deelen van het vlot of andere voor de schepen, bruggen enz. hinderlijke voorwerpen uitsteken.

4°. Bij waterstanden van 1 M. en lager aan de peilschaal te Mainz is voor het vak Rüdesheim—St. Goar de breedte der vlotten beperkt tot 56 M.

2. *Bemanning, uitrusting en gewicht van de vlotten in het algemeen.*

§ 30. 1°. Elk vlot moet bemand zijn met ten minste één man voor elke 25 kubiek Meter hard hout en met ten minste één man voor elke 50 kubiek Meter zacht hout. Als *hard* hout geldt hierbij eiken-, beuken- olmen-, esschen-, kersen-, peren-, appel- en kornoeljehout; als *zacht* daarentegen populieren-, elzen-, vuren-, dennen-, pijnboomen-, lorkehout, alsmede andere harsachtige houtsoorten.

2°. Beneden Wezel mag de hierboven onder 1°. bepaalde verplichte bemanning met een derde worden verminderd.

3°. Geen vlot mag met minder dan 3 man, den vlotvoerder inbegrepen, bemand zijn.

4°. Vlotten, van welke de verplichte bemanning volgens 1°. meer dan 4 man bedraagt, moeten uitgerust zijn met het materieel vermeld in de bijlage.

5°. Ter bepaling van het in de vlotverklaring (art. 25 van de herziene Rijnvaartakte van 17 Oktober 1868) op te geven gewicht van de vlotten, wordt de kubieke meter hard hout (vergelijk 1°.) tegen 750 K.G. (15 centenaars) en de kubieke meter zacht hout (vergelijk 1°.) tegen 550 K.G. (11 centenaars) berekend.

3) *Ausnahmebestimmungen bezüglich der Bemannung und der Ausrüstung der Flösze oberhalb Mainz.*

§ 31. Die Bestimmungen des § 30 finden auf den Betrieb der Flöszerei auf der Stromstrecke *oberhalb Mannheim* keine Anwendung. Sie treten für Flösze, welche auf dieser Stromstrecke kommend Mannheim passieren, dergestalt in Wirksamkeit, dasz Mannheim als Ort der Abfahrt solcher Flösze angesehen wird.

Dagegen wird vorgeschrieben:

1) Auf der Stromstrecke von Kehl bis Steinmauern müssen auf Flöszen bis zu 12 Mann Bemannung ein Seil, auf gröszeren Flöszen zwei Seile von je mindestens 40 Meter Länge, auf der Stromstrecke von Steinmauern bis Mannheim auf jedem Flosz ein groszes Seil von 160 bis 180 Meter Länge und ein Beiseil von 15 bis 20 Meter Länge vorhanden sein.

2) Auf der Stromstrecke zwischen Kehl und Steinmauern musz jedes Flosz mindestens mit je einem Mann auf 15 Kubikmeter Inhalt der eingebundenen Hölzer bemannt sein.

3) Auf der Stromstrecke von Steinmauern bis Germersheim hat die Bemannung der Flösze mindestens zu bestehen:

a. bei Rundholzflöszen:

von leichteren Hölzern aus je einem Mann auf 15 Kubikmeter Inhalt,

von schweren Hölzern aus je einem Mann auf 20 Kubikmeter Inhalt.

b. bei Flöszen aus geschnittenen Waaren:

bis zu 180 Kubikmeter Inhalt aus je einem Mann auf 20 Kubikmeter Inhalt, von 180 bis 300 Kubikmeter Inhalt aus je einem Mann auf 25 Kubikmeter Inhalt,

von über 300 Kubikmeter Inhalt aus je einem Mann auf 30 Kubikmeter Inhalt.

4) Auf der Stromstrecke von Ger-

3. *Uitzonderingsbepalingen betreffende de bemanning en de uitrusting van de vlotten boven Mainz.*

§ 31. De bepalingen in § 30 zijn niet van toepassing op de uitoefening van de vlotvaart op het riviervak *boven Mannheim.* Zij treden voor vlotten, welke van dit riviervak komende Mannheim voorbijvaren, zoodanig in werking, dat Manheim als punt van afvaart voor deze vlotten wordt beschouwd.

Daarentegen wordt voorgeschreven:

1°. Op het riviervak van Kehl tot Steinmauern moeten op vlotten met eene bemanning tot 12 man één kabel, op grootere vlotten twee kabels elk van ten minste 40 M. lengte, op het riviervak van Steinmauern tot Mannheim op elk vlot een groote kabel van 160 tot 180 M. lengte en een hulpkabel van 15 tot 20 M. lengte aanwezig zijn.

2°. Op het riviervak tusschen Kehl en Steinmauern moet elk vlot ten minste met één man per 15 kubiek Meter inhoud van de aangekoppelde houtmassa bemand zijn.

3°. Op het riviervak van Steinmauern tot Germersheim moet de bemanning van de vlotten ten minste bestaan:

a. bij vlotten van onbezaagd hout:

van lichtere houtsoorten uit één man voor elke 15 kubiek Meter inhoud;

van zware houtsoorten uit één man voor elke 20 kubiek Meter inhoud;

b. bij vlotten van bezaagd hout:

tot 180 kubiek Meter inhoud, uit één man voor elke 20 kubiek Meter inhoud;

van 180 tot 300 kubiek Meter inhoud, uit één man voor elke 25 kubiek Meter inhoud;

van meer dan 300 kubiek Meter inhoud, uit één man voor elke 30 kubiek Meter inhoud.

4°. Op het riviervak van Germers-

mersheim bis Mannheim kann diese Bemannung überall um ein Viertel gemindert werden.

5) Auf der Strecke oberhalb Mannheim müssen die kleinen Flösze, welche bis zu 30 Meter lang, 4,5 Meter breit und steif gebaut sind, mindestens mit drei Flöszern, den Führer eingerechnet, bemannt sein.

Auf der Stromstrecke *zwischen Mannheim und Mainz* brauchen Flösze, deren Pflichtbemannung nach § 30 Ziffer 1 nicht über 10 Mann beträgt, mit den in der Beilage zu Ziffer 4 des § 30 vorgeschriebenen Ankernachen und Ankern dann nicht versehen zu sein, wenn ihre Bemannung mindestens das Doppelte der nach § 30 Ziffer 1 erforderlichen beträgt und der Floszführer sich darüber ausweist, dasz ihm an jeder zu passirenden Brücke die vorgeschriebene Anzahl von Ankernachen und Ankern entgegengebracht wird.

4) *Vorschriften für geschleppte Flösze.*

§ 32. Für Flösze, welche von Dampfschiffen oder anderen Schiffen mit eigener Triebkraft geschleppt werden, genügen auf der Stromstrecke zwischen Mannheim und Bingen die Hälfte, von Bingen bis St. Goar drei Viertel und von St. Goar bis Wesel zwei Drittel, unterhalb Wesel ein Drittel der Pflichtbemannung nach § 30 Ziffer 1, vorausgesetzt, dasz das Flosz vorn mit einer wirksamen Steuereinrichtung versehen ist und dasz das Schleppschiff die nachstehend angegebene Maschinenkraft besitzt:

a. bei Flöszen, deren Pflichtbemannung nicht mehr als 50 Mann beträgt, mindestens 25 effektive Pferdestärken,

b. bei Flöszen, deren Pflichtbemannung über 50 bis einschlieszlich 80 Mann beträgt, mindestens 35 effektive Pferdestärken,

heim tot Mannheim mag deze bemanning overal met een vierde verminderd worden.

5°. Op het riviervak boven Mannheim moeten de kleine vlotten, die tot 30 M. lang, 4.5 M. breed en stevig gebouwd zijn, met ten minste drie man, de vlotvoerder daaronder begrepen, bemand zijn.

Op het riviervak *tusschen Mannheim en Mainz* behoeven vlotten, van welke de verplichte bemanning volgens § 30, 1°. niet meer dan 10 man bedraagt, dan niet voorzien te zijn van de in de bijlage van § 30, 4°. voorgeschreven ankerschuitjes en ankers, wanneer hunne bemanning ten minste het dubbel van de volgens § 30, 1°. gevorderde bedraagt en de vlotvoerder kan bewijzen, dat hem voor alle door te varen bruggen het voorgeschreven aantal ankerschuitjes en ankers tegemoet zal gezonden worden.

4. *Voorschriften voor gesleepte vlotten.*

§ 32. Voor vlotten, die door stoombooten of door andere schepen met eigen beweegkracht gesleept worden, is op het riviervak tusschen Mannheim en Bingen de helft, van Bingen tot St. Goar drie vierden en van St. Goar tot Wezel twee derden, beneden Wezel een derde der verplichte bemanning volgens § 30, 1°., voldoende, mits het vlot aan de voorzijde van een doelmatige stuurinrichting voorzien zij en de sleepboot de volgende kracht der machine bezitte:

a. bij vlotten, van welke de verplichte bemanning niet meer dan 50 man bedraagt, ten minste 25 effectieve paardekrachten;

b. bij vlotten, van welke de verplichte bemanning meer dan 50 tot en met 80 man bedraagt, ten minste 35 effectieve paardekrachten;

c. bei Flöszen, deren Pflichtbemannung über 80 Mann beträgt, mindestens 45 effektive Pferdestärken.

5) *Wahrschau der Flösze.*

§ 33. 1) Die Floszführer sind verpflichtet, ihrem Flosz einen Wahrschaunachen vorauszuschicken. Der Nachen soll wenigstens $^1/_2$ Stunden und höchstens $1^1/_2$ Stunden vor dem Flosz vorausfahren. Er darf einem zu Thal fahrenden Schiffe nicht angehängt werden.

2) Wird das Flosz durch ein Schiff mit eigener Triebkraft geschleppt, so soll der Wahrschaunachen eine aus 16 roth und weisz, sonst eine aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

3) Den Namen des Nachenführers hat der Floszführer auf dem Floszschein zu vermerken oder der ersten Hafen-Polizeibehörde, welche das Flosz erreicht, zur Eintragung in den Floszschein zu bezeichnen.

4) Wird die Weiterfahrt des Floszes durch unvorhergesehene Umstände verhindert, so hat der Floszführer sofort einen zweiten Wahrschauer abzusenden, welcher die Betheiligten benachrichtigt, dasz das Flosz nicht eintreffen werde.

5) Die Verpflichtung, einen Wahrschauer vorauszusenden, fällt weg:

a. auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim bei Flöszen, welche bis zu 30 Meter lang, 4,5 Meter breit und steif gebaut sind,

b. auf den Stromstrecken unterhalb Mannheim bei Flöszen, deren Pflichtbemannung nicht über 5 Mann beträgt.

Die Führer solcher Flösze sind aber gehalten, die vorgeschriebene Flagge auf dem Flosz selbst aufzustecken.

6) *Ersatz der Wahrschau durch elektrische Meldung auf der Stromstrecke Kehl bis Steinmauern.*

§ 34. 1) Auf der Rheinstrecke zwi-

c. bij vlotten, van welke de verplichte bemanning meer dan 80 man bedraagt, ten minste 45 effectieve paardekrachten.

5. *Waarschuwers van de vlotten.*

§ 33. 1°. De vlotvoerders zijn verplicht, om hun vlot te doen voorafgaan door een schuitje met een waarschuwer. Het schuitje moet ten minste $^3/_4$ uur en ten hoogste $1^1/_2$ uur voor het vlot uitvaren. Het mag niet aan een stroomafwaartsvarend schip bevestigd worden.

2°. Wordt het vlot door een schip met eigen beweegkracht gesleept, dan moet het waarschuwingsschuitje eene vlag voeren bestaande uit zestien ruiten afwisselend rood en wit, in de overige gevallen afwisselend rood en zwart.

3°. De vlotvoerder moet in de vlotverklaring den naam van den schipper van het schuitje aanteekenen of dien aan de politie van de eerste haven, waar het vlot aankomt ter vermelding in de vlotverklaring opgeven.

4°. Indien het vlot door eenige onvoorziene omstandigheid niet kan doorvaren, moet de vlotvoerder terstond een tweeden waarschuwer zenden, die de belanghebbenden verwittigt, dat het vlot niet zal komen.

5°. De verplichting, om een waarschuwer vooruit te zenden, vervalt:

a. op het riviervak boven Mannheim voor vlotten, welke tot 30 M. lang, 4,5 M. breed en stevig gebouwd zijn;

b. op de riviervakken beneden Mannheim voor vlotten, waarvan de verplichte bemanning niet meer dan 5 man bedraagt.

De voerders van zoodanige vlotten zijn echter gehouden, om de voorgeschreven vlag op het vlot zelf te voeren.

6. *Vervanging van den waarschuwer door electrische aankondiging op het riviervak van Kehl tot Steinmauern.*

§ 34. 1°. Op het gedeelte van den

schen Kehl und Steinmauern sind die Floszführer von der Verpflichtung, einen Wahrschaunachen vorauszusenden, entbunden, wenn sie sich zum Wahrschauen der Flösze der daselbst entlang des Rheines bestehenden elektrischen Signalvorrichtung bedienen.

Sobald ein Flosz an einer der Schiffbrücken bei Freistett-Offendorf, Greffern-Drusenheim oder Plittersdorf-Selz durch den Telegraphen angemeldet ist, wird auf der Schiffbrücke zunächst des rechtsseitigen Ufers die in § 33 vorgeschriebene Wahrschauflagge aufgehiszt und erst wieder eingezogen, wenn das Flosz die Brücke passiert hat.

Unter gleicher Voraussetzung kann bei einer etwaigen Weiterführung der oben genannten Signaleinrichtung von Plittersdorf rheinabwärts auch hier das Wahrschauen der Flösze mittelst des Telegraphen stattfinden.

2) Wenn die Floszführer die Signaleinrichtung nicht benutzen wollen, oder bei etwaiger Störung in der Leitung der letzteren, hat die Wahrschau in der in § 33 bestimmten Weise zu geschehen. Doch wird den Floszführern gestattet, statt eines Nachens sich eines sogenannten Fahrbodens, aus Holzstämmen oder Brettern bestehend, für die Wahrschau zu bedienen.

7) *Untersuchung der Flösze.*

§ 35. 1) Flösze, deren Pflichtbemannung über 4 Mann beträgt, werden, bevor sie ihre Reise antreten und, wenn sie auf einem Nebenflusz gebaut sind, bevor sie ihre Reise auf dem Rhein fortsetzen, einer Untersuchung unterworfen, welche sich auf ihre Konstruktion und die Festigkeit ihrer Verbindung, sowie auf das Vorhandensein der vorgeschriebenen Bemannung und der nach Inhalt der Beilage zu § 30 Ziffer

Rijn tusschen Kehl en Steinmauern zijn de vlotvoerders ontheven van de verplichting, om een waarschuwingsschuitje vooruit te zenden, wanneer zij tot waarschuwing der vlotten van de aldaar langs den Rijn aangebrachte electrische seininrichting gebruik maken.

Zoodra de aanstaande komst van een vlot aan een van de schipbruggen bij Freistett—Offendorf, Greffern—Drusenheim of Plittersdorf—Selz door de telegraaf is aangekondigd, wordt op de schipbrug nabij den rechter oever de in § 33 voorgeschreven waarschuwingsvlag geheschen en eerst wanneer het vlot door de brug gevaren is weder ingehaald.

Onder gelijk voorbehoud kan bij mogelijke uitbreiding van de bovengenoemde seininrichting van Plittersdorf Rijnafwaarts ook hier het waarschuwen van de vlotten door middel van de telegraaf geschieden.

2°. Wanneer de vlotvoerders geen gebruik van de seininrichting willen maken, of wel bij mogelijke storing in de geleiding daarvan, moet het waarschuwen op de in § 33 bepaalde wijze geschieden. Echter is het aan de vlotvoerders toegestaan, om zich, in plaats van eene schuit van een zoogenaamd vaarvlotje, uit boomstammen of planken bestaande, voor de waarschuwing te bedienen.

7. *Onderzoek van de vlotten.*

§ 35. 1°. Vlotten, waarvan de verplichte bemanning, meer dan 4 man bedraagt, worden, vóór hun vertrek en, wanneer zij op eene zijrivier gebouwd zijn, vóór dat zij de reis op den Rijn voortzetten, aan een onderzoek onderworpen, hetwelk loopt over hunne samenstelling en de hechtheid hunner verbindingen, zoomede over de aanwezigheid van de voorgeschreven bemanning en van het overeenkomstig den

4 erforderlichen Ausrüstungsgegenstände erstreckt.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Flösze, welche, aus dem Main kommend, in den Mainzer oder Schiersteiner Floszhafen verbracht werden.

2) Die Untersuchung wird von den hiermit beauftragten Beamten oder von Sachverständigen vorgenommen, welche zu diesem Zweck eidlich verpflichtet sind.

3) Der Floszführer hat vor Abfahrt des Floszes die Untersuchung desselben bei der zuständigen Behörde zu beantragen. Letztere hat dafür zu sorgen, dasz die Untersuchung sobald als thunlich, jedenfalls aber innerhalb der auf den Empfang der Anzeige folgenden nächsten 24 Stunden, vorgenommen werde.

4) Die Orte, an welchen die Untersuchung erfolgen kann, die Personen, welchen dieselbe übertragen, und die Behörde, bei welcher dieselbe nachzusuchen ist, werden öffentlich bekannt gemacht.

5) Flösze, welche an Orten gebaut werden, wo die vorgeschriebene Untersuchung nicht erfolgen kann, sind an dem nächsten unterhalb gelegenen und zu Flosz-Untersuchungen bestimmten Ort der Untersuchung zu unterwerfen.

6) Die Bestimmungen unter Ziffer 1—5 finden auf den Betrieb der Flöszerei auf der Stromstrecke *oberhalb Mannheim* keine Anwendung.

Die Handhabung der Aufsicht über Beobachtung der in den §§ 29 Ziffer 2 und 3, sowie 31 für die Stromstrecke oberhalb Mannheim gegebenen Vorschriften steht den Brückenmeistern zu.

7) Für Flösze, welche Mannheim von oberhalb kommend passiren, finden die Bestimmungen unter Ziffer 1—5 dergestalt Anwendung, dasz Mannheim als Ort der Abfahrt angesehen wird.

inhoud van de bijlage van § 30, 4°. gevorderde uitrustingsmaterieel.

Deze bepaling is niet van toepassing op vlotten, welke, uit de Main komende, gebracht worden in de vlothaven te Mainz of te Schierstein.

2°. Het onderzoek geschiedt door de hiermede belaste ambtenaren of door deskundigen, die voor dit doel beëedigd zijn.

3°. De vlotvoerder moet vóór het vertrek van het vlot het onderzoek daarvan aanvragen bij de bevoegde autoriteit. Laatstgenoemde moet er voor zorgen, dat het onderzoek zoo spoedig mogelijk, en in elk geval binnen de op de ontvangst der aanvraag volgende eerste 24 uren geschiedt.

4°. De plaatsen, waar het onderzoek kan geschieden, de personen, die daarmede zijn belast, en de autoriteiten, bij wie het moet worden aangevraagd, worden openlijk bekend gemaakt.

5°. Vlotten, die op plaatsen gebouwd worden, waar het voorgeschreven onderzoek niet kan plaats hebben, moeten op de stroomafwaarts meest nabij gelegen plaats, die voor het onderzoek van vlotten is aangewezen, aan het onderzoek worden onderworpen.

6°. De bepalingen van 1°. tot 5°. zijn niet van toepassing op de vlotvaart op het riviervak *boven Mannheim.*

De brugwachters zijn bevoegd tot het uitoefenen van toezicht op de naleving van de in § 29, 2°. en 3°. en § 31 voor het riviervak boven Mannheim gegeven voorschriften.

7°. Voor vlotten, welke van boven komende Mannheim voorbijvaren, treden de bepalingen van 1°. tot 5°. zoodanig in werking, dat Mannheim als punt van afvaart wordt beschouwd.

8) *Vermerk auf dem Floszschein.*

§ 36. Giebt die Untersuchung zu Ausstellungen keine Veranlassung, so wird das Ergebnisz von den mit der Untersuchung beauftragten Personen auf dem von dem Floszführer mit sich zu führenden Floszschein vermerkt. Floszführern, auf deren Floszscheinen ein solcher Vermerk nicht vorhanden ist, wird die Abfahrt nicht gestattet.

9) *Aenderungen im Floszbestand.*

§ 37. Die Bestimmungen in den §§ 35 und 36 finden auch in dem Fall Anwendung, wenn das Flosz während seiner Reise,

a. eine Vergröszerung erfährt, welche nach Inhalt der Beilage zu § 30 Ziffer 4 eine Vermehrung der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände bedingt, oder

b. verkleinert wird und der Floszführer in Folge dessen eine Verminderung der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände vornehmen will.

Erfolgen diese Veränderungen des Floszes an einem Ort, wo die Untersuchung nicht vorgenommen werden kann, so ist dieselbe von dem Floszführer sogleich bei seiner Ankunft an dem nächsten zu Flosz-Untersuchungen bestimmten Ort bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

10) *Befugnisse der Behörden und Beamten.*

§ 38. Die Schifffahrts- und Hafen-Polizeibehörden, die Brückenmeister und alle mit Ausübung der Strompolizei beauftragten Beamten sind befugt, sich davon Ueberzeugung zu verschaffen, dasz die nach den §§ 30 bis 32 erforderlichen Mannschaften und Ausrüstungsgegenstände auf dem Flosz vorhanden sind, und bei nicht vorschrifts-

8. *Aanteekening op de vlotverklaring.*

§ 36. Geeft het onderzoek geen aanleiding tot aanmerkingen, dan wordt de uitslag door de met het onderzoek belaste personen op de door den vlotvoerder met zich te voeren vlotverklaring aangeteekend. Aan vlotvoerders, op wier vlotverklaring zoodanige aanteekening ontbreekt, wordt de afvaart niet toegestaan.

9. *Veranderingen in den toestand van het vlot.*

§ 37. De bepalingen van de §§ 35 en 36 zijn mede van toepassing voor het geval, dat een vlot gedurende de reis:

a. eene vergrooting ondergaat, die overeenkomstig den inhoud van de bijlage van § 30, 4°. vermeerdering van het voorhanden zijnde uitrustings-materieel vereischt, of

b. verkleind wordt en de vlotvoerder dientengevolge eene vermindering in het voorhanden zijnde uitrustings-materieel wil brengen.

Geschieden deze veranderingen van het vlot op eene plaats, waar het onderzoek niet kan plaats hebben, dan moet dit door den vlotvoerder dadelijk bij zijne aankomst op de naaste voor het onderzoek van vlotten aangewezen plaats aan de bevoegde autoriteiten worden aangevraagd.

10. *Bevoegdheid van de autoriteiten en ambtenaren.*

§ 38. De autoriteiten der scheepvaart- en havenpolitie, de brugwachters en alle ambtenaren belast met het politietoezicht over de rivier, zijn bevoegd om zich er van te overtuigen, dat de volgens de §§ 30 tot 32 gevorderde bemanning en het uitrustings-materieel op het vlot aanwezig zijn, en om indien de bemanning of de uitrusting der vlot-

mässiger Bemannung oder Ausrüstung der Flösze die Beilegung der letzteren an der nächsten Landungsstelle anzuordnen. Die Fahrt darf erst nach erfolgter Vervollständigung der Mannschaft, beziehungsweise der Ausrüstung fortgesetzt werden.

11) *Gebührenfreiheit.*

§ 39. Für die in Gemässheit der §§ 35, 37 und 38 vorzunehmenden Untersuchungen ist eine Gebühr nicht zu entrichten.

Wahrschauen.

§ 40. Zur Sicherung der Schifffahrt sind auf der Stromstrecke von *Bingen* bis unterhalb *Bonn* an folgenden Stellen Wahrschauen errichtet:

1) am Bingerloch auf dem Mäusethurm,

2) an der Wirbellay,

3) bei Oberwesel, unterhalb des Ochsenthurms,

4) dem Kammereck gegenüber auf dem rechten Ufer,

5) bei der Loreley,

6) oberhalb St. Goar an der Bank,

7) bei einem Wasserstand unter 3,2 Meter am Coblenzer Pegel für den Engerser Grund bei St. Sebastian-Engers,

8) bei einem Wasserstand unter 3,5 Meter am Bonner Pegel für die Rheindorfer Kehle oberhalb der ehemaligen Siegmündung.

Die an diesen Stellen stationirten Wahrschauer haben die Verpflichtung, das Annähern aller zu Thal gehenden Fahrzeuge durch Aufziehen der Flagge bemerkbar zu machen, und zwar in folgender Weise:

a. wenn ein einzelnes Schiff zu Thal kommt, durch Aufziehen der *rothen,*

b. wenn ein Schleppzug zu Thal fährt, durch Aufziehen der *weiszen,*

c. wenn ein Flosz antreibt, durch

ten niet overeenkomstig de voorschriften aanwezig zijn, te bevelen dat het vlot op de naaste ligplaats zal bijleggen. De reis mag alsdan eerst na het aanvullen van de bemanning, en zoo ook van de uitrusting voortgezet worden.

11. *Vrijdom van rechten.*

§ 39. Voor het overeenkomstig de §§ 35, 37 en 38 te verrichten onderzoek is geen recht verschuldigd.

Posten van waarschuwers.

§ 40. Voor de veiligheid der vaart zijn op het riviervak van *Bingen* tot beneden *Bonn* posten van waarschuwers gevestigd op de volgende plaatsen:

1°. In het Bingerloch op den Muizentoren,

2°. aan de Wirbellay,

3°. bij Oberwesel, beneden den Ossentoren,

4°. tegenover Kammereck op den rechter oever,

5°. bij de Loreley,

6°. boven St. Goar aan de Bank,

7°. bij een waterstand beneden 3.2 M. aan de peilschaal te Coblenz voor den Engersgrund bij St. Sebastian Engers,

8°. bij een waterstand beneden 3.5 M. aan de peilschaal te Bonn voor de Rheindorfer Kehle boven de voormalige uitmonding van de Sieg.

De posten van waarschuwers op die plaatsen zijn verplicht, om het naderen van alle stroomafwaarts varende vaartuigen te seinen door het hijschen van de vlag, en wel op de volgende wijze:

a. als een afzonderlijk schip stroomafwaarts komt, door het hijschen van de *roode,*

b. als een sleeptrein stroomafwaarts vaart, door het hijschen van de *witte,*

c. als een vlot komt afdrijven, door

Aufziehen der *rothen* und der *weiszen* Flagge,

d. an Stelle der Flaggen treten für das zweite Fahrwasser am Binger Loch Körbe gleicher Farbe.

Durch jedes dieser Zeichen wird gleichzeitig angezeigt, dasz die Thalfahrt frei ist, während der Mangel eines Zeichens andeutet, dasz die Bergfahrt frei ist.

Ist das Fahrwasser im Binger Loch gesperrt, so wird ein roth und weisz gestrichener Korb auf der Spitze des Mäusethurms aufgesetzt und damit angezeigt, das die Flaggensignale für das zweite Fahrwasser Geltung haben.

Bevor ein Schiff von Bingen aus stromabwärts fährt, hat der Führer desselben 10 Minuten vorher seine Absicht den Wahrschauern auf dem Mäusethurm durch Aufhissen einer weiszen Flagge auf halbem Mast zu erkennen zu geben. Er darf erst dann abfahren, wenn hierzu vom Mäusethurm aus das Zeichen gegeben ist.

Auszer den erwähnten stehenden Wahrschauen ist für die zu Berg gehenden Dampfschleppzüge noch eine besondere Wahrschau zwischen St. Goar und dem Kammereck eingerichtet. Dieselbe geht dem Schleppzug voraus und giebt, wenn Fahrzeuge zu Thal kommen, dem Führer des Schleppzuges das nöthige Zeichen mit der rothen Flagge.

Für das Wahrschauen werden die Gebühren nach besonders festgestellten und zu öffentlicher Kenntnisz gebrachten Tarifen von den Schifffahrttreibenden entrichtet.

Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter Stromtheile, sowie von Rheindurchstichen.

§ 41. 1) Das Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter, durch Baken in genügender Weise be-

het hijschen van de *roode* en van de *witte* vlag,

d. in de plaats van vlaggen komen voor het tweede vaarwater bij het Bingerloch korven van dezelfde kleur.

Door elk van deze seinen wordt tevens aangetoond, dat de vaart stroomafwaarts vrij is, terwijl het niet geven van een sein aanduidt, dat de vaart stroomopwaarts vrij is.

Is het vaarwater in het Bingerloch versperd, dan wordt een rood en wit gestreepte korf op den top van den Muizentoren geplaatst en daarmede aangetoond, dat de vlaggenseinen voor het tweede vaarwater gelden.

Voordat een schip van af Bingen stroomafwaarts vaart, moet de schipper tien minuten te voren van zijn voornemen aan den waarschuwer van den post op den Muizentoren kennis geven door eene witte vlag op halven mast te hijschen. Hij mag eerst dan afvaren, wanneer daartoe het vereischte sein van af den Muizentoren is gegeven.

Behalve de genoemde vaste posten van waarschuwers is er voor de stroomopwaartsvarende sleeptreinen nog een afzonderlijke waarschuwer tusschen St. Goar en Kammereck aanwezig. Deze gaat voor den sleeptrein uit en geeft, wanneer vaartuigen stroomafwaarts komen, aan den bestuurder van den sleeptrein het noodige sein met de roode vlag.

Overigens zijn voor de diensten der waarschuwers de rechten volgens afzonderlijk vastgestelde en ter openbare kennis gebrachte tarieven door de daarbij betrokken schipperij verschuldigd.

Bevaren van afgescheiden en tot verlanding bestemde gedeelten van de rivier en afsnijdingen van den Rijn.

§ 41. 1°. Het bevaren van afgescheiden en tot verlanding bestemde, door bakens op voldoende wijze aangeduide

zeichneter Stromtheile ist allen Flöszen und Fahrzeugen mit Ausnahme der Nachen untersagt.

2) Rheindurchstiche dürfen erst dann befahren werden, wenn die Schifffahrt durch dieselben von der zuständigen Behörde mittelst öffentlicher Bekanntmachung für eröffnet erklärt ist.

Verbot anderer als der in gegenwärtiger Polizeiordnung erwähnten Signallichter.

§ 42. Das Führen anderer als der in gegenwärtiger Polizeiordnung vorgeschriebenen oder zugelassenen Signallichter ist verboten. Ausgenommen von dieser Bestimmung sind diejenigen Signallichter, welche in besonderen Fällen auf Grund von Regierungs-Anordnungen gezeigt werden müssen.

Verpflichtung der Schiffer und Floszführer, einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen.

§ 43. Jeder Führer eines Schiffes oder Floszes hat während der Ausübung seines Gewerbes einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen und den Polizei-, Zoll-, Hafen- und Wasserbaubeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Strafbestimmungen.

§ 44. Zuwiderhandlungen gegen die in den §§ 1 bis 43 gegenwärtiger Polizeiordnung gegebenen Vorschriften werden gemäsz Artikel 32 der revidirten Rheinschifffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 bestraft.

Einführungstermin.

§ 45. Gegenwärtige Polizeiordnung tritt mit dem 1. November 1897 in Wirksamkeit.

Von diesem Zeitpunkt an tritt die im

gedeelten van de rivier is aan alle vlotten en vaartuigen met uitzondering van schuitjes verboden.

2°. Afsnijdingen van den Rijn mogen eerst dan bevaren worden, wanneer de scheepvaart door die afsnijding van de zijde der bevoegde autoriteiten door middel van openbare bekendmaking voor opengesteld is verklaard.

Verbod om andere dan de in dit reglement van politie genoemde seinlichten te voeren.

§ 42. Het voeren van andere dan de in dit reglement van politie voorgeschreven of vergunde seinlichten is verboden. Uitgezonderd zijn van deze bepalingen zoodanige seinlichten, die in bijzondere gevallen krachtens regeerings-verordeningen moeten worden getoond.

Verplichting der schippers en vlotvoerders om een exemplaar van dit reglement van politie bij zich te hebben.

§ 43. Ieder schipper of ieder vlotvoerder moet gedurende de uitoefening van zijn beroep een exemplaar van dit reglement van politie bij zich hebben en het aan de ambtenaren der politie, der invoerrechten der havens en van den waterstaat op hun verzoek vertoonen.

Strafbepalingen.

§ 44. Handelingen in strijd met de bepalingen gegeven in de §§ 1 tot 43 van het onderwerpelijk reglement van politie worden overeenkomstig artikel 32 van de herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868 gestraft.

Tijd van invoering.

§ 45 Dit reglement van politie treedt met 1 November 1897 in werking.

Jahre 1888 erlassene Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flöszerei auf dem Rhein nebst den dazu erlassenen Nachträgen auszer Kraft.

Beilage zu § 30 Ziffer 4 der Rheinschifffahrts-Polizeiordnung.

Verzeichnisz der erforderlichen Ausrüstungsgegenstände.

Für Flösze, deren Pflichtbemannung nach § 30 Ziffer 1 beträgt:	Grosze Ankernachen.	Kleine Ankernachen.	Grosze Seile.	Kleine Seile.	Anker.	Ketten.
5 bis 9 Mann	—	1	—	2	2	—
10 „ 13 „	—	1	1	1	3	—
14 „ 25 „	—	2	1	1	4	—
26 „ 35 „	2	1	2	2	6	1
36 „ 40 „	3	1	2	3	7	1
41 „ 45 „	3	1	3	3	8	1
46 „ 50 „	3	2	3	3	9	1
51 „ 60 „	4	2	3	3	10	2
61 „ 70 „	4	2	4	3	11	2
71 „ 80 „	4	2	4	4	12	3
81 „ 90 „	5	2	5	4	13	3
91 „ 100 „	5	2	5	4	14	3
101 „ 110 „	6	2	6	5	16	4
111 „ 120 „	6	2	6	5	18	4
121 „ 130 „	7	2	7	5	20	4
131 „ 140 „	7	2	7	5	22	5
141 „ 150 „	7	2	8	5	24	5
151 „ 160 „	8	2	8	5	26	5
161 „ 170 „	8	2	8	5	28	7
171 „ 180 „	8	2	8	5	30	7
181 „ 190 „	9	3	9	6	32	8

Bemerkungen.

1) Unter *groszen* Ankernachen werden Nachen von 50—60 Centner (2,5 bis 3 Tonnen), unter *kleinen* Ankernachen solche von 30 bis 35 Centner (1,5 bis 1.75 Tonnen) Tragfähigkeit verstanden.

2) Flösze, deren Pflichtbemannung nach § 30 Ziffer 1 nicht mehr als 7 Mann

Bijlage van § 30, 4°. van het reglement van politie voor de scheepvaart en de vlotvaart op den Rijn. Omschrijving van het vereischte uitrustingsmaterieel.

Voor vlotten, waarvan de verplichte bemanning volgens § 30, 1° bedraagt:	Groote ankerschuiten.	Kleine ankerschuiten.	Groote kabels.	Kleine kabels.	Ankers.	Kettingen.
5 tot 9 man	—	1	—	2	2	—
10 „ 13 „	—	1	1	1	3	—
14 „ 25 „	—	2	1	1	4	—
26 „ 35 „	2	1	2	2	6	1
36 „ 40 „	3	1	2	3	7	1
41 „ 45 „	3	1	3	3	8	1
46 „ 50 „	3	2	3	3	9	1
51 „ 60 „	4	2	3	3	10	2
61 „ 70 „	4	2	4	3	11	2
71 „ 80 „	4	2	4	4	12	3
81 „ 90 „	5	2	5	4	13	3
91 „ 100 „	5	2	5	4	14	3
101 „ 110 „	6	2	6	5	16	4
111 „ 120 „	6	2	6	5	18	4
121 „ 130 „	7	2	7	5	20	4
131 „ 140 „	7	2	7	5	22	5
141 „ 150 „	7	2	8	5	24	5
151 „ 160 „	8	2	8	5	26	5
161 „ 170 „	8	2	8	5	28	7
171 „ 180 „	8	2	8	5	30	7
181 „ 190 „	9	3	9	6	32	8

Aanmerkingen.

1°. Onder *groote* ankerschuiten worden schuiten van een ladingsvermogen van 2500 tot 3000 K.G. (50 tot 60 centenaars), onder *kleine* ankerschuiten die van een ladingsvermogen van 1500 tot 1750 K.G. (30 tot 35 centenaars) verstaan.

2°. Vlotten, waarvan de verplichte bemanning volgens § 30, 1°., niet meer

beträgt, dürfen statt des kleinen Ankernachens ein Dreibord von 8 Meter Länge und 1 bis 1,4 Meter oberer Breite führen.

3) Der Wahrschaunachen ist unter den in vorstehendem Verzeichnisz aufgeführten Nachen nicht einbegriffen.

dan 7 man bedraagt, mogen in plaats van de kleine ankerschuiten een schuitje hebben, zoogenaamde „drieplanker" van 8 M. lengte en van 1 tot 1.4 M. breedte op het boord.

3°. De schuit van den waarschuwer is niet in de in bovenstaande omschrijving aangegeven schuiten begrepen.

556. **15 März 1897,** ABÄNDERUNG DER BADISCHEN BRÜCKENORDNUNGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKEN ZWISCHEN BADEN UND ELSASS-LOTHRINGEN VOM 9 JUNI 1883 IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN. G. u. V. Bl. 1897 S. 61, vgl. Nr. 557.

557. **23 April und 20 Mai 1897,** ABÄNDERUNG DER ELSASS-LOTHRINGSCHEN BRÜCKENORDNUNGEN VOM 14 UND 19 JUNI 1883 IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN. Zentr. u. B. Amtsbl. 1897 Nr. 20 und 24 S. 178 und 181, vgl. Nr. 556.

558. **31 Mai 1897,** VEREINBARUNG ZWISCHEN BADEN, BAYERN UND ELSASS-LOTHRINGEN BETR. DAS STEUERMANNSWESEN.

559. **26 Juli 1897,** PREUSSISCHES GESETZ BETR. DEN ERLASS POLIZEILICHER STRAFVERFÜGUNGEN WEGEN UEBERTRETUNG STROM- UND SCHIFFAHRTSPOLIZEILICHER VORSCHRIFTEN AUF DER ELBE UND AUF DEM RHEINE. Ges. Samml. 1897 Nr. 39 S. 387.

Wir WILHELM, van Gottes Gnaden König van Preuszen etc. verordnen, unter Zustimmung der beiden Häuser des Landtages Unserer Monarchie, was volgt:

§. 1. Die Bestimmung im §. 2 des Gesetzes über den Erlasz polizeilicher Strafverfügungen wegen Uebertretungen vom 23. April 1883 (Gesetz-Samml. S. 65), wonach bei den dort genannten Uebertretungen eine Straffestsetzung durch die Polizeibehörde nicht stattfindet, tritt bei Uebertretungen derjenigen strom- und schifffahrtspolizeilichen Vorschriften, für deren Aburtheilung die Elbzollgerichte und die Rheinschifffahrtsgerichte zuständig sind, auszer Kraft.

§. 2. In §. 4 unter *b* und in §. 9 des vorgenannten Gesetzes werden nach dem Worte „Amtsgericht" die Worte „bezw. Elbzollgericht und Rheinschifffahrtsgericht" eingeschaltet.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Molde an Bord M. Y. „Hohenzollern", den 26. Juli 1897.

(*L. S.*) WILHELM.

Fürst zu Hohenlohe. v. Miquel. Thielen. Bosse. Frhr. v. Hammerstein. Schönstedt. Frhr. v. d. Recke. Brefeld. v. Goszler. Gr. v. Posadowsky.

560. **4 Dezember 1897,** ABÄNDERUNG DER BADISCHEN BRÜCKENORDNUNG VOM 9 JUNI 1883 FÜR DIE STRASSENBRÜCKE ÜBER DEN RHEIN ZWISCHEN KEHL UND STRASSBURG IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN. G. u. V. Bl. 1897 S. 317, vgl. Nr. 561.

561. **27 Dezember 1897,** ABÄNDERUNG DER ELSASS-LOTHRINGSCHEN BRÜCKENORDNUNG FÜR DIE STRASSENBRÜCKE ÜBER DEN RHEIN ZWISCHEN STRASSBURG UND KEHL IM EINDVERSTÄNDNIS MIT BADEN. Zentr. u. B. Amtsbl. 1898 Nr. 1 S. 1, vgl. Nr. 560.

562. 4 Februar 1898, VERTRAG ZWISCHEN BELGIEN, DEUTSCHLAND, FRANKREICH UND NIEDERLAND (WÜRTTEMBERG IST BEIGETRETEN) BETR. DIE VERMESSUNG VON BINNENFAHRZEUGEN. NIEDERLEGUNG DER RATIFIKATIONSURKUNDEN 30 JANUAR 1899. De Martens, N. Rec. Gén. 2e Série XXVIII 733.

563. 24 März 1898, VERORDNUNG DES BEZIRKSPRÄSIDENTEN FÜR OBER-(UNTER-)ELSASS BETR. DAS STEUERMANNSWESEN. Zentr. u. B. Amtsbl. 1898 Nr. 13 S. 114.

564. 25 März 1898, BADISCHE MINISTERIALVERORDNUNG BETR. DIE STEUERMANNSORDNUNG FÜR DEN RHEIN ZWISCHEN MANNHEIM UND KEHL. G. u. V. Bl. Nr. IX S. 228.

565. 30 März 1898, BAYRISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DIE STEUERMANNSLÖHNE AUF DER RHEINSTRECKE LUDWIGSHAFEN—STRASSBURG. Kr. A. Bl. der Pfalz 1898 S. 31.

566. 31 März 1898, DIE ANLAGEN AM BADISCHEN INDUSTRIEHAFEN BEI RHEINAU WERDEN ALS EIN DEM ÖFFENTLICHEN VERKEHR DIENENDER HAFEN BESTIMMT. G. u. V. Bl. 1898 Nr. XII S. 259.

567. 3 Mai 1898, ELSASS-LOTHRINGSCHE VERORDNUNG BETR. DIE ERBAUUNG EINES RHEINHAFENS AUF DER SPORENINSEL BEI STRASSBURG. Ges. Bl. 1898 S. 47.

568. 4 Juni 1898. VERTRAG BETR. DIE ABÄNDERUNG DER ZIFFER 4, LIT. A, DES SCHLUSS-PROTOKOLLS ZU ART. 15 DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE VOM 17 OKTOBER 1868. AUSWECHSLUNG DER RATIFIKATIONSURKUNDEN 10 MAI 1899. De Martens N. Rec. Gén. 2e Série XXIX 113.

De Oeverregeeringen hebben besloten de uitvoeringsbepaling, vervat in cijfer 4, letter A. van het slotprotocol ten aanzien van art. 15 der herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868, in overeenstemming met de tegenwoordige feitelijke toestanden en behoeften, aan eene wijziging te onderwerpen.

Met dat de doel hebben zich de hiertoe door hunne Regeeringen aangewezen Gevolmachtigden bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, namelijk:

voor Nederland, de inspecteur van den waterstaat WILHELMUS FRANÇOIS LEEMANS;

voor Baden, de „Ministerial Director, Geheimrath" KARL SCHENKEL;

voor Beijeren, de „Ministerialrath im Königlichen Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Auessern" OTTO Ritter VON BEVER;

Die Uferregierungen haben beschlossen, die in Ziffer 4, lit A, des Schluss-Protokolls zu Art. 15 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. Oktober 1868 enthaltene Vollzugbestimmung entsprechend den derzeitigen thatsächlichen Verhältnissen und Bedürfnissen einer Abänderung zu unterziehen.

Zu dem Zwecke haben sich die hierzu von ihren Regierungen beauftragten Rheinschiffahrtsbevollmächtigten, nämlich:

für Niederland, der „Inspecteur van den Waterstaat" WILHELMUS FRANÇOIS LEEMANS;

für Baden, der Ministerial Director, Geheimerath KARL SCHENKEL;

für Bayern, der Ministerialrath im Königlichen Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern OTTO Ritter VON BEVER;

voor Elzas-Lotharingen, de „Geheime Regierungsrath" JOHANN BAPTIST TRAUT;

voor Hessen, de „Oberfinanzrath, Vortragender Rath im Ministerium der Finanzen" MAXIMILIAN Freiherr VON BIEGELEBEN;

voor Pruisen, de „Geheime Ober Regierungsrath, Vortragender Rath im Ministerium für Handel und Gewerbe" OTTO HUGO EDUARD VON DER HAGEN,

heden alhier in de zittingzaal der Centrale Commissie voor de Rijnscheepvaart verzameld en zijn het volgende overeengekomen:

1. Ter verkrijging van het schipperspatent of van de in art. 18 der Rijnvaartakte genoemde verklaring moet het bewijs geleverd worden:

a. voor het bestuur van stoomschepen, van de practische uitoefening van het schippersbedrijf gedurende minstens zeven jaren, waarvan minstens één jaar aan het leeren van de practijk der stoonvaart gewijd was, en het bereiken van den leeftijd van ten volle 25 jaar;

b. voor het bestuur van andere schepen, van de practische uitoefening van het schippersbedrijf gedurende minstens zes jaren en het bereiken van den leeftijd van ten volle 23 jaar;

c. voor het bestuur van zeilschepen van hoogstens 1000 centenaar ladingsvermogen op bepaalde korte vakken van den Rijn boven Worms, van de practische uitoefening van het schippersbedrijf gedurende minstens twee jaren, waarbij minstens van tijd tot tijd het roer bediend is, en het bereiken van den leeftijd van ten volle 18 jaar.

2. Aan hen die het eindexamen op eene door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart als daartoe geschikt verklaarde schippersschool met goed gevolg hebben afgelegd, is het patent of de verklaring uit te reiken, wanneer zij

für Elsass-Lothringen, der Geheime Regierungsrath JOHANN BAPTIST TRAUT;

für Hessen, der Oberfinanzrath, Vortragender Rath im Ministerium der Finanzen MAXIMILIAN Freiherr VON BIEGELEBEN;

für Preussen, der Geheime Ober Regierungsrath, Vortragender Rath im Ministerium für Handel und Gewerbe OTTO HUGO EDUARD VON DER HAGEN,

heute dahier im Sitzungssaale der Central Commission für die Rheinschifffahrt versammelt und Folgendes vereinbart:

1. Zur Erwirkung des Schifferpatentes oder der in Art. 18 der Rheinschifffahrts-Acte bezeichneten Bescheinigung ist nachzuweisen:

a. Zur Führung von Dampfschiffen die praktische Ausübung des Schiffahrtsgewerbes während mindestens sieben Jahren, wovon mindestens ein Jahr der praktischen Erlernung der Dampfschiffahrt gewidmet war und die Vollendung des 25. Lebensjahres;

b. zur Führung von sonstigen Schiffen die praktische Ausübung des Schifffahrtsgewerbes während mindestens sechs Jahren und die Vollendung des 23. Lebensjahres;

c. zur Führung von Segelschiffen von höchstens 1000 Centner Tragfähigkeit auf bestimmten kurzen Rheinstrecken oberhalb Worms, die praktische Ausübung des Schiffahrtsgewerbes während mindestens zwei Jahren, wobei wenigstens zeitweilig das Ruder geführt worden ist, und die Vollendung des 18. Lebensjahres.

2. Denjenigen, welche die Abgangsprüfung an einer von der Central Commission für die Rheinschiffahrt als dazu geeignet erklärten Schifferschule bestanden haben, ist das Patent oder die Bescheinigung zu reteilen, wenn sie

minstens vier jaren, of voor het bestuur van stoomschepen vijf jaren, de scheepvaart practisch uitgeoefend en den leeftijd van ten volle 21 jaar bereikt hebben.

3. Het schipperspatent of de in art. 18 der Rijnvaartakte genoemde verklaring wordt voor bepaalde vakken van den Rijn of voor den geheelen Rijn uitgereikt, met dien verstande, dat minstens de helft van den volgens cijfer 1, letter *a* en *b*, gevorderden vaartijd moet zijn doorgebracht op schepen, die het in het patent vermeld gedeelte bevaren.

In het geval van cijfer 1, letter *c*, moet de scheepvaart gedurende ten volle twee jaren op het gedeelte waarvoor het patent wordt aangevraagd, uitgeoefend zijn.

Als vaartijd is slechts die tijd te rekenen, welke gedurende eene reis feitelijk in de uitoefening van de scheepvaart is doorgebracht.

Deze overeenkomst, waarvan een exemplaar aan ieder der bovengenoemde Gevolmachtigden is uitgereikt, treedt in werking zoodra zij door de gezamenlijke Regeeringen bekrachtigd is geworden.

Gedaan te Mannheim in zeven exemplaren den 4 Juni 1898.

LEEMANS. SCHENKEL. v. BEVER. TRAUT. Freiherr VON BIEGELEBEN. VON DER HAGEN.

mindestens vier Jahre, oder bei der Führung von Dampfschiffen fünf Jahre, die Schiffahrt praktisch ausgeübt und das 21. Lebensjahr vollendet haben.

3. Das Schifferpatent oder die in Art. 18 der Rheinschiffahrts-Acte bezeichnete Bescheinigung wird für bestimmte Strecken des Rheins oder den ganzen Rhein erteilt, mit der Massgabe, dass mindestens die Hälfte der nach Ziffer 1, lit. *a* und *b*, erforderlichen Fahrzeit auf Schiffen zugebracht sein muss welche die im Patent angegebene Strecke befahren.

In dem Falle der Ziffer 1, lit. *c*, muss die Schiffahrt während zweier vollen Jahre auf der Strecke für welche das Patent nachgesucht wird, ausgeübt worden sein.

Als Fahrzeit ist nur diejenige Zeit zu rechnen, welche während einer Reise thatsächlich in Ausübung der Schiffahrt zugebracht worden ist.

Diese Vereinbarung, von welcher eine Ausfertigung jedem der oben genannten Bevollmächtigten mitgeteilt worden ist, tritt in Kraft, sobald sie von sämmtlichen Regierungen ratificirt worden ist.

So geschehen in Mannheim in siebenfacher Ausfertigung den 4. Juni 1898.

LEEMANS. SCHENKEL. v. BEVER. TRAUT. Freiherr VON BIEGELEBEN. VON DER HAGEN.

569. 1899, ABÄNDERUNG VOM ART. 22 DER POLIZEIORDNUNG VON 1897. Baden 7 September 1899 G. u. V. Bl. 1899 Nr. XXXI S. 439, Bayern 18 August 1899 G. u. V. Bl. 1899 Nr. 43 S. 620, Elsass-Lothringen 22/21 September 1899 Zentr. u. B. Amtsbl. 1899 Nr. 41 S. 111, Hessen 29 September 1899 Reg. Bl. 1899 Nr. 46 S. 617, Niederland 4 September 1899 Staatsblad 1899 Nr. 206, Preussen 18 Juli 1899 A. Bl. Coblenz 1899 Nr. 34 S. 244.

„1. Die in § 22 Ziffer 4 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung vorgesehenen Pegelhöhen werden für die nachbezeichneten Orte festgesetzt, wie folgt:

1°. De in § 22 sub 4 bepaalde hoogten voor de merken I, II en III voor na de te noemen plaatsen worden vastgesteld als volgt:

	I.	II.	III.
Maxau ...	6.00 m	6,50 m	7,00 m
Speyer	6,30 „	7,00 „	7,60 „
Ludwigs-hafen ...	6,40 „	7,40 „	8,00 „
Mannheim	6,40 „	7,40 „	8,00 „
Tiel	— „	— „	9,07 „
Bommel...	— „	— „	6,75 „

2. die in § 22 Ziffer 5 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung vorgesehenen Marken für Einstellung der Flöszerei bei Mannheim—Ludwigshafen werden auf 5,80 m bei steigendem und auf 6,10 m bei fallendem Wasser festgesetzt."

	I.	II.	III.
Maxau	6,00 M.	6,50 M.	7,00 M.
Spiers	6,30 „	7,00 „	7,60 „
Ludwigs-hafen...	6,40 „	7,40 „	8,00 „
Mannheim	6,40 „	7,40 „	8,00 „
Tiel	— „	— „	9,07 „
Bommel ..	—	—	6,75 „

2°. de in § 22 sub 5 bepaalde waterstanden, waarbij vlotten niet mogen vertrekken, worden vastgesteld voor Mannheim-Ludwigshafen op 5,80 M. bij wassend en op 6,10 M. bij vallend water.

570. **5 April 1899,** ABÄNDERUNG DER BADISCHEN BRÜCKENORDNUNGEN FÜR DIE SCHIFFBRÜCKEN ZWISCHEN BADEN UND ELSASS-LOTHRINGEN IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN. G. u. V. Bl. 1899 S. 114, vgl. Nr. 571.

571. **27 April 1899,** ABÄNDERUNG DER ELSASS-LOTHRINGSCHEN BRÜCKENORDNUNG VOM 17 MAI 1894 IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN. Zentr. u. B. Amtsbl. 1899 Nr. 18 S. 61, vgl. Nr. 570 und 572.

572. **6 Mai 1899,** ABÄNDERUNG DER BADISCHEN BRÜCKENORDNUNGEN FÜR DIE SCHIFFBRÜCKEN ZWISCHEN BADEN UND ELSASS-LOTHRINGEN IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN. G. u. V. Bl. 1899 S. 125, vgl. Nr. 570 und 571.

573. **6 Juli 1899,** ELSASS-LOTHRINGSCHE MINISTERIALVERFÜGUNG BETR. DAS GERICHTLICHE VERFAHREN IN RHEINSCHIFFFAHRTSSACHEN. v. Traut S. 201, Zentr. u. B. Amtsbl. 1899 S. 93.

Entsprechend einer von der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt beschlossenen Anregung werden die Rheinschiffahrtsgerichte ersucht,

1. bei der Rechtsprechung in Rheinschiffahrtssachen sich ausdrücklich als Rheinschiffahrtsgerichte zu bezeichnen;

2. im Falle der Berufung an die Zentral-Kommission darauf Bedacht zu nehmen, dasz die in Artikel 37 der Rheinschiffahrts-Akte enthaltenen Vorschriften, betreffend die Zustellung der Rechtfertigungsschrift an den Gegner und die Festsetzung der Beantwortungsfrist genau beobachtet werden.

Straszburg, den 6. Juli 1899.

Ministerium für Elsasz-Lothringen,
Abteilung für Justiz und Kultus.

An sämtliche Rheinschiffahrtsgerichte. II A. 3512.

574. **20 Juli 1899,** NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS IN AUSFÜHRUNG DES VERTRAGES VOM 4 FEBRUAR 1898 BETR. DIE VERMESSUNG VON BINNENFAHRZEUGEN. Staatsblad 1899 Nr. 164.

575. 5 Dezember 1899, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. RHEINSCHIFFER- UND SCHIFFSPATENTE SOWIE KOMMISSIONEN VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT. Staatsblad 1899 Nr. 235.

Wij WILHELMINA, bij de Gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid, en van Buitenlandsche Zaken van 9 October 1899, La. D, afdeeling Waterstaat, en 12 daaraan volgende, no. 10993, 2e afdeeling;

Den Raad van State gehoord, (advies van 14 November 1899, no. 24);

Gezien het nader rapport van Onze voornoemde Ministers van 24 November 1899, no. 167, afdeeling Waterstaat, en 1 December 1899, no. 12651, 2e afdeeling;

Gezien de artikelen 15 tot en met 23 der herziene Rijnvaartakte, den 17den October 1868 te *Mannheim* gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmachtigden der Regeeringen van *Nederland, Baden, Beyeren, Frankrijk, Hessen* en *Pruissen*, zoomede het bepaalde onder 4, La. A, van het bij die akte behoorende slotprotocol, zooals dat is gewijzigd bij de op den 4den Juni 1898 te *Mannheim* tusschen de wederzijdsche gevolmachtigden der Regeeringen van *Nederland, Baden, Beijeren, Elzas-Lotharingen, Hessen* en *Pruissen* gesloten overeenkomst, goedgekeurd bij de wet van 8 April 1899 (*Staatsblad* no. 93) en het bepaalde onder 5 en 6 van hetzelfde slotprotocol, welker bepalingen voor zooveel noodig zijn goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* no. 37);

Hebben goedgevonden en verstaan:

vast te stellen de navolgende Bepalingen omtrent de Rijnschippers- en scheepspatenten en omtrent de Commissiën van deskundigen voor de Rijnvaart.

Art. 1. Zij, die een Rijnschipperspatent wenschen te bekomen, wenden zich daartoe tot Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid.

Bij het verzoek moet de aanvrager overleggen:

a. eene verklaring van den Burgemeester zijner woonplaats ten bewijze dat hij hier te lande zijne werkelijke woonplaats heeft;

b. zijn signalement opgemaakt door denzelfden Burgemeester;

c. zijne geboorte-akte;

d. eene verklaring van eene der na te noemen Commissiën van deskundigen, waaruit blijkt:

1°. zoo het patent gevraagd wordt voor het bestuur van stoomschepen, waartoe een leeftijd van ten volle *vijf en twintig* (25) jaar vereischt wordt, van de practische uitoefening van het schippersbedrijf gedurende minstens *zeven* (7) jaren, waarvan minstens *één* jaar aan het leeren van de practijk der stoomvaart gewijd was;

2°. zoo het patent gevraagd wordt voor het bestuur van andere schepen, waartoe een leeftijd van ten volle *drie en twintig* (23) jaar vereischt wordt, van de practische uitoefening van het schippersbedrijf gedurende minstens *zes* (6) jaren;

Zij, die het eindexamen op eene door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart als daartoe geschikt verklaarde schippersschool met goed gevolg hebben afgelegd, moeten in plaats van de verklaring sub *d* overleggen:

e. het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegd examen hierboven bedoeld;

f. eene verklaring van eene der na te noemen commissiën van deskundigen, waaruit blijkt, dat zij minstens *vier* (4) jaren of, zoo het patent gevraagd wordt

voor het bestuur van stoomschepen, minstens *vijf* (5) jaren de scheepvaart practisch uitgeoefend hebben, van welke vijf jaren minstens *één* jaar aan het leeren van de practijk der stoomvaart gewijd was. Voor hen wordt voorts in beide gevallen vereischt, dat zij den leeftijd van ten volle *een en twintig* (21) jaren bereikt hebben.

De verklaringen, bedoeld sub *d* en *f*, moeten vergezeld zijn van de door den Voorzitter der Commissie van deskundigen gewaarmerkte getuigschriften, bedoeld in art. 14, of schriftelijke getuigenissen, vermeld in art. 15.

Ter bekoming van de verklaringen sub *d* en *f* moet minstens de helft van den vaartijd sub. *d* 1°. of 2°. zijn doorgebracht op schepen, welke de vakken bevaren, waarvoor de verklaring wordt aangevraagd.

Als vaartijd wordt alleen die tijd gerekend, welke gedurende eene reis feitelijk in de uitoefening van de scheepvaart is doorgebracht.

In de verklaringen sub *d* en *f* moeten de tijdvakken gedurende welke het schippersbedrijf is uitgeoefend en de leertijd is doorgebracht, zoo nauwkeurig mogelijk worden opgegeven met vermelding van maand en jaartal.

Art. 2. Schippers, de nevenrivieren van den *Rijn* of de binnenwateren tusschen *Schelde* en den *Rijn* bevarende, die eene verklaring, overeenkomstig art. 18 der herziene Rijnvaartakte, wenschen te bekomen, wenden zich daartoe schriftelijk tot Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid.

Bij het verzoek moet de aanvrager overleggen:

a. het aan te vullen buitenlandsche patent;

b. zijn signalement, opgemaakt door den burgemeester der gemeente van binnenkomst of van eene der gemeenten, genoemd in art. 10 van dit besluit;

c. zijne geboorteakte;

d. eene verklaring als in art. 1, la. *d* bedoeld, of indien hij in het bezit is van een getuigschrift als bedoeld in art. 1, la. *e*, nevens dat getuigschrift eene verklaring als in dat artikel sub la. *f* bedoeld.

De laatste vier leden van art. 1 zijn hier mede van toepassing.

Art. 3. Hij, die, in het bezit van een Rijnschipperspatent, niet geldend voor het bestuur van stoomschepen, het recht wenscht te bekomen tot het besturen van stoomschepen op het in het patent vermelde gedeelte van den *Rijn*; of hij, die in het bezit van een Rijnschipperspatent, dit wenscht te doen gelden voor een grooter gedeelte van den *Rijn* dan daarin is aangeduid, kan zich daartoe schriftelijk , onder overlegging van het patent en in het eerste geval van de geboorteakte en eene verklaring van eene der Commissiën van deskundigen, als bedoeld in art. 1, sub *d*, 1°., of c. q. sub *f*, in het andere geval van eene verklaring van zoodanige commissie, als bedoeld in art. 1, sub *d*, of c.q. sub *f*, tot Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid wenden, door wien een dienovereenkomstige verklaring op het patent gesteld wordt.

Art. 4. Tot het doen aanteekenen overeenkomstig art. 15 laatste lid der herziene Rijnvaartakte van de nieuwe woonplaats van Rijnschippers op patenten, door andere Oeverstaten afgegeven, wordt het patent gezonden aan Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, onder overlegging van eene verklaring overeenkomstig art. 1 la, *a* af te geven door den burgemeester der nieuwe woonplaats en van het door dezen opgemaakt signalement van den schipper.

Art. 5. Veranderingen in het signalement van den schipper worden overeen-

komstig art. 17 der genoemde akte, door den burgemeester der werkelijke woonplaats of van een der gemeenten, genoemd in art. 10 van dit besluit, op het patent aangeteekend.

Art. 6. Scheepspatenten voor den *Rijn* worden schriftelijk aangevraagd aan Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid.

Bij het verzoek moet de eigenaar of schipper eene verklaring van eene der na te noemen Commissiën van deskundigen overleggen, houdende dat het schip de hechtheid en het tuig bezit, noodig voor de vaart op den geheelen *Rijn*, of op dat ge deelte, waarvoor het patent wordt gevraagd.

In de verklaring moeten worden aangegeven:

1°. de naam der plaats, waar de Commissie van deskundigen, die het schip heeft onderzocht, gevestigd is;

2°. de letters en het nummer, waaronder het schip bij de scheepsmeting is ingeschreven en het bureel van inschrijving;

3°. de soort van het vaartuig en zijn naam of kenspreuk;

4°. het laadvermogen, uitgedrukt in tonnen en gedeelten van tonnen;

5°. de wijze van constructie (hout, metaal of gemengd);

6°. de grootste lengte (zonder roer) en de grootste breedte;

7°. de hoogte van het vaste boord, de laadhoogte en de bodemdiepte in centimeters, gerekend van den onderkant der ijkplaten, zooals die rechts en links aan het vaartuig door den scheepsmeter zijn geplaatst;

8°. de opgaaf van het materieel der uitrusting;

9°. van stoomschepen: het aantal effectieve paardenkrachten.

Een en ander is te ontleenen aan den meetbrief, voor zoover die daarvan melding maakt.

Bij de verklaring moet de meetbrief worden overgelegd.

Art. 7. Wordt een schip op verzoek van den schipper of eigenaar opnieuw gemeten, dan moet het scheepspatent telkens dienovereenkomstig gewijzigd worden.

Veranderingen van den eigenaar of van den naam van het schip moeten mede op het scheepspatent worden aangeteekend.

De in dit artikel bedoelde aanteekeningen en wijzigingen geschieden kosteloos, waartoe belanghebbenden hunne scheepspatenten met schriftelijke opgaven der veranderingen aan eene der Commissiën van deskundigen hebben aan te bieden.

Art. 8. Het Rijnschippers- en het scheepspatent moeten door den schipper op de eerste aanvrage van de politie- of havenbeambten en van de overige ambtenaren en beambten, aangewezen in het Koninklijk besluit van 27 April 1896 (*Staatsblad* no. 74) aan hen worden vertoond.

Art. 9. Ingeval een patent door eene of andere oorzaak verloren geraakt of onbruikbaar geworden is, kan de belanghebbende zich, ter bekoming van een duplicaat, schriftelijk wenden tot Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid c. q. met overlegging van het onbruikbaar geworden exemplaar.

Art. 10. In elk der gemeenten *Amsterdam*, *Rotterdam*, en *Dordrecht* wordt eene Commissie van deskundigen voor de Rijnvaart ingesteld, waarvan de leden voor een tijdvak van vijf jaren door Burgemeester en Wethouders worden benoemd.

Art. 11. De Commissie van deskundigen wordt samengesteld uit:

1°. den havenmeester der gemeente, als voorzitter;

2°. een scheepsbouwkundige, bekend met den bouw zoowel van houten als van ijzeren schepen;

3°. een scheepvaartkundige, bekend met de vaart op den *Rijn* en zijne nevenrivieren.

Voor de benoeming van ieder der beide laatsten ontvangen burgemeester en wethouders eene aanbeveling van ten minste twee personen, opgemaakt door de in hunne gemeente gevestigde Rijnvaartcommissie.

Art. 12. De Commissie van deskundigen staat onder toezicht van de Rijnvaartcommissie.

De Voorzitter der Rijnvaartcommissie heeft de bevoegdheid de Commissie van deskundigen bijeen te roepen en te hooren, zoo dikwijls hij zulks in het belang der Rijnvaart noodig acht.

De Commissie van deskundigen is verplicht, aan de Rijnvaartcommissie de inlichtingen te geven, die door haar worden verlangd en zendt aan die Commissie een afschrift van elke door haar opgemaakte verklaring, vermeld in art. 1, litt. *d* en litt. *f*, art. 2, litt. *d* en art. 6 van dit besluit.

Art. 13. Alvorens zijne benoeming te aanvaarden, legt ieder lid der Commissie van deskundigen in handen van den burgemeester den eed (belofte) af „dat hij de werkzaamheden, verbonden aan de betrekking van lid van de Commissie van deskundigen voor de Rijnvaart, overeenkomstig de te dier zake bestaande of nader vast te stellen wettelijke voorschriften, met nauwgezetten ijver, stipte onpartijdigheid en eerlijkheid, naar zijn beste vermogen zal waarnemen".

Art. 14. Tot het bekomen van de verklaringen, bedoeld in art. 1. litt. *d* en litt. *f* en in art. 2, litt. *d*, wendt de belanghebbende zich tot een der Commissiën van deskundigen onder overlegging van de getuigschriften van schippers of gezagvoerders, bij wie hij gedurende den voorgeschreven tijd het schippersbedrijf practisch uitgeoefend en den leertijd doorgebracht heeft.

De getuigschriften moeten opgaven bevatten van:
den duur van de dienstbetrekking of van den leertijd;
het begin en het einde van de daarin gemaakte reizen;
de bevaren riviervakken en
den aard der verrichte diensten.

Art. 15. Bij twijfel omtrent de deugdelijkheid der overgelegde getuigschriften moet de Commissie van deskundigen, alvorens de verklaringen, in het vorig artikel bedoeld, af te geven, zich daaromtrent door het ondervragen der betrokken personen en door nadere inlichtingen trachten te vergewissen.

Bij gebreke van getuigschriften kan de verklaring door de Commissie worden afgegeven op grond van de schriftelijke getuigenis van ten minste twee bij haar bekende, vertrouwbare personen.

Bij uitreiking van de verklaring worden de daarop betrekking hebbende getuigenissen bovenbedoeld, na door den Voorzitter der Commissie te zijn gewaarmerkt, weder aan den aanvrager afgegeven.

De getuigschriften, in het vorig artikel genoemd, moeten ten overstaan van een openbaar ambtenaar opgemaakt zijn, waartoe de schippers zich bij voorkeur kunnen wenden tot de waterschouten, de commissarissen van politie, of in gemeenten, waar deze laatsten niet zijn, tot de Burgemeesters of degenen, die hen vervangen

Art. 16. Tot het bekomen van de verklaring, bedoeld in art. 6, wendt de be-

langhebbende zich tot een der Commissiën van deskundigen, onder overlegging van zijnen meetbrief.

Hij doet daarbij opgave van het gedeelte van den *Rijn*, hetwelk hij met zijn schip wil bevaren; van de soort van het schip, en van den tijd en de plaats van den bouw; bij stoomschepen, van het aantal paardenkrachten.

Art. 17. Alvorens eene verklaring als bedoeld in artikel 6, op te maken, onderzoekt de Commissie van deskundigen in het algemeen de deugdelijkheid van het schip met het oog op de vaart langs het gedeelte van den *Rijn* of van zijne nevenrivieren, waarvoor het bestemd is.

Zij heeft er inzonderheid op te letten, bij *houten* schepen, dat het schip hecht gebouwd en goed gekalefaat is; bij *ijzeren* en *stalen* schepen, dat de sterkte der langs- en dwarsverstijvingen (spanten) en van den romp voldoende is en dat het schip genoegzaam van waterdichte schotten is voorzien.

Voorts heeft zij nauwkeurig na te gaan of het schip van de voor het doel gevorderde takelwerk en gereedschappen is voorzien en de volgens het Rijnvaartreglement vereischte seintoestellen in voldoenden toestand aanwezig zijn.

Art. 18. Indien wegens gebreken in de samenstelling of in de uitrusting van het schip de verklaring, bedoeld in art. 6 niet kan worden afgegeven, wordt hiervan door den voorzitter van de Commissie van deskundigen schriftelijk kennis gegeven aan den schipper of eigenaar met opgave der gebreken en onder terugzending van den meetbrief. Tevens wordt door den voorzitter een termijn vastgesteld van ten minste veertien dagen, binnen welken de verbeteringen moeten zijn aangebracht.

Binnen dien termijn kan de eigenaar of schipper schriftelijk bij de Rijnvaartcommissie een nieuw onderzoek aanvragen. Hij geeft daarvan kennis aan de Commissie van deskundigen.

Is de termijn verstreken en heeft de eigenaar of schipper van de in het vorige lid bedoelde bevoegdheid geen gebruik gemaakt, dan is hij verplicht zich tot het bekomen van het scheepspatent tot Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid te wenden, en kan de Commissie van deskundigen het schip niet andermaal onderzoeken dan nadat bedoeld verzoek bij haar is ingekomen.

Van de weigering tot het afgeven van eene verklaring wordt door de Commissie van deskundigen kennis gegeven aan de Rijnvaartcommissie met mededeeling van de redenen, die tot weigering hebben aanleiding gegeven.

Art. 19. Voor het onderzoek, bedoeld in het tweede lid van het vorige artikel wijst de Rijnvaartcommissie drie deskundigen aan. De leden van de Commissie van deskundigen kunnen daartoe niet worden aangewezen.

Van dit onderzoek maken de drie deskundigen een verslag op onder verklaring dat zij de werkzaamheden met nauwgezetten ijver, stipte onpartijdigheid en eerlijkheid naar hun beste vermogen hebben verricht.

Dit verslag wordt aan de Rijnvaartcommissie toegezonden, die het ter kennis brengt van de Commissie van deskundigen en van den belanghebbende.

Blijkt uit het verslag dat de samenstelling en de uitrusting van het schip aan de eischen voldoen, dan treedt het verslag in de plaats van de verklaring, bedoeld in art. 6.

Blijkt het tegendeel, dan kan de eigenaar of schipper, na wegneming der gebreken, zich tot het bekomen van het scheepspatent opnieuw tot Onzen Minister van

Waterstaat, Handel en Nijverheid wenden onder overlegging van de bescheiden, bedoeld in art. 6.

Art. 20. Na elke belangrijke herstelling of verandering van het schip is de eigenaar of schipper verplicht, alvorens het schip weder in de vaart te brengen, dit opnieuw te doen onderzoeken en zich daartoe met schriftelijke opgaaf van de herstelling of verandering welke het schip heeft ondergaan en waar dit is geschied en onder overlegging van het patent en den meetbrief tot de Commissie van deskundigen te wenden.

Blijkt uit het onderzoek, dat het schip aan de vereischten van de vaart op den geheelen *Rijn* of op het gedeelte waarvoor het bestemd is, voldoet, dan wordt door de Commissie de herstelling of verandering op het patent aangeteekend en dit met de overgelegde stukken aan den eigenaar of schipper teruggezonden.

Voldoet naar het oordeel der Commissie het schip niet meer aan de bovenbedoelde vereischten, dan wordt het patent ingehouden en hiervan onder teruggave of terugzending van de overige overgelegde stukken door den Voorzitter der Commissie van deskundigen schriftelijk kennis gegeven aan den eigenaar of schipper met opgave der gebreken. Tevens wordt door den voorzitter een termijn vastgesteld van tenminste veertien dagen binnen welken de verbeteringen moeten zijn aangebracht, terwijl zij van een en ander kennis geeft aan de Rijnvaartcommissie.

Binnen dien termijn kan de eigenaar of schipper schriftelijk bij de Rijnvaartcommissie een nieuw onderzoek aanvragen. Hij geeft daarvan kennis aan de Commissie van deskundigen.

Met betrekking tot het bij het vorige lid bedoelde onderzoek zijn toepasselijk de bepalingen van art. 19, 1e, 2e, 3e en 4e lid, met dien verstande dat, wanneer uit het verslag blijkt, dat de samenstelling en de uitrusting van het schip aan de eischen voldoen, de Commissie van deskundigen de herstelling of verandering op het papatent aanteekent en dit aan den eigenaar of schipper terugzendt.

Is de termijn verstreken, en heeft de eigenaar of schipper van de in het vorige lid bedoelde bevoegdheid geen gebruik gemaakt of zoo hij dit wel heeft gedaan en uit het verslag is gebleken dat de samenstelling en de uitrusting van het schip niet aan de eischen voldoen, dan vervalt het patent en wordt dat stuk door meergenoemden Voorzitter met de noodige toelichting opgezonden aan Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid. Hij geeft daarvan mede kennis aan den belanghebbende en aan de Rijnvaartcommissie.

Ter bekoming van een nieuw patent zal de eigenaar of schipper zich tot Onzen voornoemden Minister kunnen wenden, onder overlegging der voorgeschreven bescheiden.

Art. 21. Als belangrijke herstellingen worden o. a. beschouwd:

bij *houten* schepen: vernieuwing der inhouten, der buitenhuid, der gangboorden, der Tennebaum en vernieuwing van vóór- en achterdek;

bij *ijzeren* schepen: vernieuwing der spanten, der buitenhuid, der Tennebaum en het verlengen van het schip;

bij *houten* en *ijzeren* schepen: het lichten en herstellen van een gebroken of gezonken schip.

Art. 22. De Commissie van deskundigen kan na bekomen machtiging of opdracht van de Rijnvaartcommissie een schip, welks eigenaar of schipper voorzien is van een scheepspatent, onderzoeken, zoo zij meent dat het schip niet meer aan

de vereischten voor de vaart op den geheelen *Rijn* of op het gedeelte waarvoor het bestemd is, voldoet.

De schipper is verplicht dat onderzoek toe te laten.

Voldoet naar het oordeel der Commissie het schip niet meer aan de evenbedoelde vereischten, dan wordt daarvan door den Voorzitter der Commissie van deskundigen schriftelijk, met opgave der gebreken, kennis gegeven aan den eigenaar of schipper, die verplicht is onmiddellijk het patent aan de Commissie op te zenden.

Voor het overige zijn hier de bepalingen van art. 20, 3e, 4e, 6e en 7e lid van toepassing, terwijl met betrekking tot het eventueel aan de Rijnvaartcommissie aan te vragen onderzoek toepasselijk zijn de bepalingen van art. 19, 1e, 2e, 3e en 4e lid, met dien verstande dat wanneer uit het verslag blijkt, dat de samenstelling en de uitrusting van het schip aan de eischen voldoen, het patent aan den eigenaar of schipper wordt teruggegeven.

Art. 23. De eigenaar of schipper verleent bij elk in te stellen onderzoek de noodige hulp, stelt zoo noodig een stevige roeiboot met ten minste één man beschikbaar en draagt zorgt dat alle ruimten van het schip toegankelijk zijn.

De ligplaats van het schip moet zoodanig zijn, dat het, naar het oordeel van de deskundigen, aan alle zijden kan worden onderzocht.

Art. 24. De Commissiën van deskundigen oefenen hunne werkzaamheden uit in de gemeenten, waarvoor zij zijn ingesteld.

Op verzoek van belanghebbenden kan het onderzoek der schepen ook bij uitzondering plaats hebben in eene andere gemeente, na vooraf bekomen machtiging van de Rijnvaartcommissie.

Art. 25. De Commissiën van deskundigen worden voor hare werkzaamheden door het Rijk beloond volgens onderstaand tarief:

a. Voor het onderzoek der bewijzen, door belanghebbenden aan te bieden ter verkrijging van de verklaringen, bedoeld in art. 1, litt. *d*, *e*, *f*, in art. 2, litt. *d* en in art. 3, (het afgeven van de verklaringen daaronder begrepen) ..... *f* 5,00

b. Voor de werkzaamheden verbonden aan het ter bekoming van een scheepspatent vereischte onderzoek, (c. q. het afgeven van de verklaringen daaronder begrepen):

voor een schip van ten hoogste 100 ton	*f* 6,00
van boven 100 ton tot en met 200 ton	- 10,00
van boven 200 tot tot en met 400 ton	- 15,00
van boven 400 ton	- 20,00

c. Voor de werkzaamheden, verbonden aan het onderzoek, bedoeld in de artt. 20, 1e lid en 22, 1e lid (c. q. met inbegrip van de vermelding der uitkomst in het patent), de ***helft*** der vergoeding, bepaald onder litt. *b*.

Art. 26. Het onderzoek, bedoeld in art. 22, 4e lid, 2e volzin van de Herziene Rijnvaartakte, geschiedt op kosten van den bevrachter; het onderzoek, bedoeld in de artt. 18, 2e lid, 20, 4e lid en 22, 4e lid van dit besluit, op kosten van den aanvrager.

Voor het eerstbedoelde onderzoek is de volgende vergoeding verschuldigd:

voor een schip van ten hoogste 100 ton	*f* 3,00
van boven 100 ton tot en met 200 ton	- 5,00
van boven 200 ton tot en met 400 ton	- 7,50
van boven 400 ton	- 10,00

Voor het in de tweede plaats bedoelde onderzoek is de volgende vergoeding verschuldigd:

voor een schip van ten hoogste 100 ton	f 9,00
van boven 100 ton tot en met 200 ton	- 15,00
van boven 200 ton tot en met 400 ton	- 22,00
van boven 400 ton	- 30,00

Art. 27. In het geval van art. 24, 2e lid, dragen belanghebbenden de door de Commissie gemaakte reis- en verblijfkosten.

De leden der Commissie, die aan het onderzoek deelnemen, kunnen in rekening brengen:

a. voor vergoeding van reiskosten: de werkelijk uitgegeven vracht voor de gebezigde vervoermiddelen, zoomede hetgeen daarenboven betaald is voor het vervoer van reisbenoodigdheden en voor veer-, tol- en bruggelden.

b. voor vergoeding van verblijfkosten per etmaal f 8.

Gedeelten van etmalen, 12 uren of meer bedragende, worden voor een geheel, kleinere voor een half etmaal gerekend.

Art. 28. Door de Commissiën van deskundigen worden geen andere, dan de krachtens dit besluit verschuldigde kosten aan belanghebbenden in rekening gebracht.

Art. 29. De belooningen, door het Rijk volgens art. 25 verschuldigd, worden door de Commissiën van deskundigen in rekening gebracht op driemaandelijksche declaratiën in tweevoud, waarvan een op zegel. Deze declaratiën worden door de Commissiën van deskundigen aan het eind van elk kwartaal door tusschenkomst van de Rijnvaartcommissie harer standplaats ingezonden aan den Inspecteur voor de Rijnvaart en behoeven diens goedkeuring.

De declaratiën bevatten:

1°. een gespecificeerde opgaaf van de in het afgeloopen kwartaal uitgereikte Rijnschipperspatenten met vermelding van den datum der uitreiking, het nummer van het patent en de namen der schippers;

2°. een uittreksel uit het in art. 31 van dit besluit bedoelde register van de in het afgeloopen kwartaal uitgereikte scheepspatenten en van de van een scheepspatent voorziene schepen, die een hernieuwd onderzoek hebben ondergaan.

De declaratiën behooren vergezeld te gaan van eene lijst der buiten de standplaats der Commissie onderzochte vaartuigen, met opgaaf van de dagteekening. van het onderzoek, het nummer van het scheepspatent en den naam van het schip, alsmede van de door belanghebbenden betaalde vergoeding voor reis- en verblijfkosten. De lijst moet voorzien zijn van eene verklaring van de Commissie voor de Rijnvaart, waaruit blijkt, dat door haar de machtiging, bedoeld in art. 24 is verleend en dat het bedrag der reis- en verblijfkosten overeenkomstig de bepaling van art. 27 is in rekening gebracht.

Art 30. Voor alles, wat door de Commissie van deskundigen aan belanghebbenden wordt in rekening gebracht, worden door haar quitantiën afgegeven uit een register à souches.

Van dit register kan inzage genomen worden door de Rijnvaart-commissie en door den Inspecteur voor de Rijnvaart.

Art. 31. Door de Commissiën van deskundigen wordt in daarvoor aan te leggen

registers aanteekening gehouden van de navolgende bijzonderheden betreffende de door haar onderzochte schepen:

nummer en dagteekening van het scheepspatent,
naam of kenspreuk van het schip,
soort van het schip,
hoofdbouwmateriaal (hout, metaal of gemengd),
aantal effectieve paardenkrachten der stoombooten,
naam en woonplaats van den eigenaar en van den schipper,
plaats en tijd van den bouw of van den herbouw,
laadvermogen,
bij herbouw, het vroeger en tegenwoordig laadvermogen,
riviervak, waarvoor het patent is verleend,
nummer en dagteekening van den meetbrief,
plaats, waar de meting is geschied.

De Commissiën van deskundigen zijn voorts gehouden aan den Inspecteur voor de Rijnvaart de door hem verlangde inlichtingen en opgaven te verstrekken en de rechtstreeks of door tusschenkomst van de Rijnvaartcommissiën door Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid te geven voorschriften op te volgen.

Art. 32. De formulieren, noodig tot uitvoering van bovenstaande bepalingen, worden door Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid vastgesteld.

Art. 33. Met het in werking treden van dit besluit vervallen de Koninklijke besluiten van 5 September 1892 (*Staatsblad* no. 216), 2 Januari 1894 (*Staatsblad* no. 1) en 18 October 1892, no. 19.

Onze Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* geplaatst en aan den Raad van State in afschrift medegedeeld zal worden.

's Gravenhage, den 5den December 1899.

WILHELMINA.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
C. LELY.
De Minister van Buitenlandsche Zaken,
W. H. DE BEAUFORT.

Uitgegeven den *twaalfden* December 1899.
De Minister van Justitie,
CORT. V. D. LINDEN.

576. 1900, ABÄNDERUNG VON ARTT. 3 UND 4 DER POLIZEIORDNUNG VON 1897. Baden 18 Juli 1900 G. u. V. Bl. 1900 Nr. XXXIII S. 855, Bayern 6 August 1900 G. u. V. Bl. 1900 Nr. 49, Elsass-Lothringen 30 Juni/6 Juli 1900 Zentr. u. B. Amtsbl. 1900 Nr. 29 S. 212, Hessen 22 August 1900 Reg. Bl. 1900 Nr. 62, Niederland 3 September 1900 Staatsblad 1900 Nr. 156, Preussen 28 Juni 1900 A. Bl. Coblenz Nr. 31.

Den §§ 3 und 4 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1897 werden als § 3 Ziff. 5 und § 4 Ziff. 11 folgende Bestimmungen eingefügt:

Aan de §§ 3 en 4, als § 3 cijfer 5 en § 4 cijfer 11 van het reglement van politie voor de scheepvaart en de vlotvaart op den Rijn met inbegrip van de Waal en de Lek, bekrachtigd bij Koninklijk be-

§ 3 Ziffer 5. 5. Hinsichtlich der Beschaffenheit, der Ausrüstung und des Betriebs der Schiffs-Dampfkessel und der für dieselben mitzuführenden Urkunden sind die am Heimathort des Dampfschiffs geltenden Vorschriften maszgebend.

In Ermangelung solcher Vorschriften ist Folgendes zu beachten:

Die Beschaffenheit, Ausrüstung und Bewartung des Schiffs-Dampfkessels musz den im Interesse der Sicherheit zu stellenden Anforderungen entsprechen. Insbesondere musz die zulässige höchste Dampfspannung obrigkeitlich festgesetzt und der Dampfschiffskessel mit mindestens zwei Sicherheitsventilen versehen sein, welche jederzeit gelüftet werden können und deren eines eine solche Stellung hat, dasz die vorgeschriebene Belastung vom Verdeck aus mit Leichtigkeit untersucht werden kann. Die Sicherheitsventile sind höchstens so zu belasten, dasz sie bei Eintritt der für den Kessel festgesetzten Dampfspannung den Dampf entweichen lassen.

Ferner müssen am Dampfschiffskessel zwei zuverlässige Manometer mit Bezeichnung der festgesetzten höchstzulässigen Dampfspannung durch eine in die Augen springende Marke angebracht sein, von denen das eine im Gesichtskreise des Kesselwärters, das andere aber auf Deck an einer für die Beobachtung bequemen Stelle sich befindet. Sind auf einem Dampfschiffe mehrere Kessel vorhanden, deren Dampfräume mit einander in Verbindung stesluit van 9 October 1897 (*Staatsblad* no. 204), zooals dit is gewijzigd bij besluit van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, bekrachtigd bij Koninklijk besluit van 4 September 1899 (*Staatsblad* no. 206), worden de volgende bepalingen toegevcegd:

§ 3 cijfer 5. 5. Met betrekking tot de hoedanigheid, de uitrusting en het drijven der scheepsstoomketels en de bescheiden, die er voor moeten aanwezig zijn, zijn de voorschriften bindend; welke gelden op de plaats, waar het stoomschip thuis behoort.

Bij gebreke aan dusdanige voorschriften moet het volgende in acht genomen worden:

De hoedanigheid, uitrusting en bediening van den scheepsstoomketel moet aan de eischen voldoen, welke in het belang der veiligheid gesteld worden. In het bijzonder moet de hoogste toegestane stoomspanning van overheidswege zijn vastgesteld en de scheepsstoomketel van minstens twee veiligheidskleppen voorzien zijn, die te allen tijde kunnen gelicht worden en van welke eene zoo gesteld is, dat de voorgeschreven belasting van het dek uit gemakkelijk onderzocht kan worden. De veiligheidskleppen worden op zijn hoogst zoodanig belast, dat zij, wanneer de voor den ketel vastgestelde stoomspanning bereikt wordt, den stoom laten ontwijken.

Voorts moeten aan den scheepsstoomketel twee betrouwbare manometers, met aanduiding van de vastgestelde hoogste toegestane stoomspanning door een in het oog vallend merk aangebracht zijn, van welke de eene zich bevindt in den gezichtskring van den stoker, de andere evenwel op het dek op eene plaats, gemakkelijk voor de waarneming. Zijn op een stoomschip meerdere ketels voorhanden, welker stoomruimten met elkander in verbinding

hen, so genügt es, wenn auszer den an den einzelnen Kesseln befindlichen Manometern auf dem Verdeck ein Manometer angebracht ist.

§ 4 Ziffer 11. 11. Die Schiffsführer sind verpflichtet, den zuständigen Aufsichtsbeamten, welche sich als solche zu erkennen geben, auf Verlangen das sofortige Anbordkommen auf das in Fahrt begriffene Schiff zum Zwecke der Vornahme von Aufsichtshandlungen, insbesondere zur Untersuchung des Kesselbetriebs, durch geeignete Manöver thunlichst zu erleichtern. Dies hat namentlich zu geschehen, wenn seitens des Fahrzeugs des Aufsichtsbeamten ein Zeichen durch 5 Glockenschläge gegeben, sowie bei Tag eine Flagge gezeigt wird, welche in den Deutschen Staatsgebieten aus dreieckigen schwarzweiszrothen, im Niederländischen Staatsgebiet aus dreieckigen roth-weisz-blauen Feldern besteht, und bei Nacht eine nach vorn am Steuerbord sichtbare Laterne mit rothem Licht hin- und hergeschwenkt wird.

Ferner sind die Schiffsführer verpflichtet, während der Ausübung ihres Gewerbes die Kesselpapiere mit sich zu führen und den Aufsichtsbeamten zur Einsicht vorzulegen. Auch haben sie den von den Aufsichtsbeamten bei der Revision bezüglich der Ventilbelastung ergehenden Anordnungen Folge zu leisten.

staan, dan is het voldoende, indien behalve de manometers, welke zich aan de afzonderlijke ketels bevinden, op het dek één manometer is aangebracht.

§ 4 cijfer 11. 11. De gezagvoerders zijn verplicht het den bevoegden beambten van het toezicht, die zich als zoodanig bekend maken, op hun verlangen door geschikte manoeuvres zoo gemakkelijk mogelijk te maken om terstond aan boord te komen gedurende de vaart, ten einde toezichtshandelingen, in het bijzonder tot onderzoek van het drijven der ketels te verrichten. Dit moet bepaaldelijk geschieden, wanneer van wege het vaartuig van den toezichtsbeambte een teeken wordt gegeven door 5 klokslagen en bij dag eene vlag vertoond wordt, die op Duitsch staatsgebied uit driehoekige zwart-wit-roode, op Nederlandsch staatsgebied uit driehoekige rood-wit-blauwe velden bestaat, en bij nacht eene vooruit aan stuurboord zichtbare lantaarn met rood licht heen en weer gezwaaid wordt.

Voorts zijn de gezagvoerders verplicht, gedurende de uitoefening van hun bedrijf de ketelpapieren bij zich te hebben en aan de toezichtsbeambten ter inzage over te leggen. Ook moeten zij aan de door de toezichtsbeambten bij het onderzoek te treffen regelingen met betrekking tot de belasting der kleppen gevolg geven.

577. 1900, VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEFÖRDERUNG ÄTZENDER UND GIFTIGER STOFFE AUF DEM RHEIN. Baden 6 Juni 1900 G. u. V. Bl. 1900 Nr. XXIX S. 828, Bayern 20 Juli 1900 G. u. V. Bl. 1900 Nr. 46 S. 881, Elsass-Lothringen 10 Juli 1900 Zentr. u. B. Amtsbl. 1900 Nr. 29 S. 213 und 214, Hessen 14 Juli 1900 Reg. Bl. 1900 Nr. 53, Niederland 24 August 1900 Staatsblad 1900 Nr. 152, Preussen 27 Juni 1900 A. Bl. Coblenz 1900 Nr. 30.

(BADEN.) Nachdem die Regierungen der Rheinuferstaaten sich wegen der Erlassung neuer gemeinsamer Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein geeinigt haben, wird im Einverständnisz mit dem Ministerium des Groszherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten und dem Finanzministerium verordnet, was folgt:

a. Die nachstehenden gemeinsamen Bestimmungen, die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein betreffend, treten mit dem 1. September 1900 in Kraft. Mit dem gleichen Zeitpunkte treten die Bestimmungen über den Verkehr mit ätzenden und giftigen Stoffen auf dem Rhein vom 3. November 1888 (Gesetzes- und Verordnungsblatt 1888 Nr. XLIV) auszer Wirksamkeit.

b. Zu den in § 3 Absatz a der nachstehenden gemeinsamen Bestimmungen vorgesehenen Anordnungen sind an Orten, wo eine besondere Hafenaufsichtsbehörde nicht besteht, die Ortspolizeibehörden zuständig.

Karlsruhe, den 6. Juni 1900.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

EISENLOHR. Vdt. RITTER.

(BAYERN.) Unter Bezugnahme auf die Ministerialbekanntmachung vom 26. November 1888, den Transport explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein betreffend (G. u. V. Bl. 1888 Nr. 54), werden die nachstehenden von den Regierungen der Rheinuferstaaten vereinbarten Bestimmungen auf Grund Allerhöchster Ermächtigung Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen *Luitpold*, des Königreichs Bayern Verwesers, zur öffentlichen Kenntnisz gebracht.

München, den 20. Juli 1900.

Dr. Frhr. v. CRAILSHEIM. Dr. Frhr. v. FEILITZSCH. Staatsrath VON HELLER.

(ELSASS-LOTHRINGEN.) Nach Einsicht der von den betheiligten Regierungen genehmigten Beschlüsse der Centralkommission für die Rheinschiffahrt d. d. Mannheim, den 2. Oktober 1899 und 11 Mai 1900 wird hiermit verordnet, was folgt:

.....

Der Bezirkspräsident.

(HESSEN.) Nachdem sich das Bedürfnisz ergeben hat, die zur Zeit geltenden Bestimmungen über den Verkehr mit ätzenden und giftigen Stoffen auf dem Rhein einer Revision zu unterziehen, sind von der Centralkommission für die Rheinschiffahrt anderweite Bestimmungen beschlossen worden, welche mit dem 1. September 1900 in Kraft treten sollen.

Mit Wirkung von diesem Tage an werden demgemäsz die durch die Bekanntmachung, die Verordnung über den Transport explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein betreffend, vom 8. Dezember 1888 (Regierungsblatt Nr. 37) in Kraft gesetzten gemeinsamen Bestimmungen über den Verkehr mit ätzenden und giftigen Stoffen auf dem Rhein hiermit aufgehoben, und haben vom gleichen Tage an die nachstehend abgedruckten, zwischen den Rheinuferstaaten vereinbarten Bestimmungen Anwendung zu finden.

Darmstadt, den 14. Juli 1900.

Groszherzogliches Staatsministerium.

ROTHE. Dr. WEBER.

(NIEDERLAND.) Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid van 14 Juli 1900, La. Z., Afdeeling Waterstaat, en van Buitenlandsche Zaken van 18 d. a. v. no. 7764, 2e afdeeling;

Overwegende, dat door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in hare buitengewone zitting van 11 Mei 1900 politiebepalingen zijn vastgesteld voor het vervoer van bijtende en vergiftige stoffen op den *Rijn*;

Den Raad van State gehoord (advies van 14 Augustus 1900, no. 13);

Gezien het nader rapport van Onze voornoemde Ministers van 21 Augustus 1900 La. E, Afdeeling Waterstaat, en van 23 d. a. v. no. 9058, 2e afdeeling;

Gelet op de artt. 1, 32 en 46 der herziene akte omtrent de Rijnvaart van 17 October 1868, voor zooveel noodig goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* no. 37);

Hebben goedgevonden en verstaan:

te bepalen dat, met ingang van 1 September 1900, onder intrekking van het Koninklijk besluit van 2 Maart 1887 (*Staatsblad* no. 41) wordt bekrachtigd de navolgende

Verordening, houdende politiebepalingen voor het vervoer van bijtende en vergiftige stoffen op den Rijn.

.....

Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Buitenlandsche Zaken zijn belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk tegelijkertijd in het *Staatsblad* en in de *Staatscourant* geplaatst en aan den Raad van State in afschrift medegedeeld zal worden.

Soestdijk, den 24sten Augustus 1900.

WILHELMINA.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
C. LELY.
De Minister van Buitenlandsche Zaken,
W. H. DE BEAUFORT.

Uitgegeven den *dertigsten* Augustus 1900.
De Minister van Justitie,
CORT V. D. LINDEN.

(PREUSSEN.) Nachdem die Regierungen der Rheinuferstaaten eine Abänderung der Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein beschlossen haben, erlasse ich darüber mit Bezug auf den Artikel 32 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. Oktober 1868 (Gesetz-Sammlung für 1869 S. 798) und auf Grund des § 136 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetz-Sammlung S. 195) für den Rhein in der Provinz Hessen-Nassau und in der Rheinprovinz die nachstehende Polizei-Verordnung:

.....

Berlin, den 27. Juni 1900.

Der Minister für Handel und Gewerbe.
In Vertretung: gez. LOHMANN.

Verpackung Ätzender Stoffe.

§ 1. Die nachstehend verzeichneten *ätzenden* Stoffe dürfen auf dem Rheine nur versandt werden, wenn sie in folgender Weise verpackt sind:

1. Flüssige Mineralsäuren aller Art wie Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure (ausgenommen rothe rauchende), Scheidewasser, Nitrirsäure (Gemisch von Salpeter- und Schwefelsäure), Abfallsäure von Nitrirfabriken, Phosphorsäure, Aetzlaugen (Natronlauge, Sodalauge, Kalilauge, Potaschenlauge), kaustisches Ammoniak (Salmiakgeist):

a. entweder in Ballons, Flaschen, Kruken, welche dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäsze oder Körbe aus Metall oder Flechtwerk eingeschlossen sind,

b. oder in Metall-, Holz- oder Gummibehältern, welche vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind;

2. Rothe rauchende Salpetersäure und Brom:

in Glasgefäszen, welche in festen Holz- oder Metallkisten bis zum Halse in Asche, Sand- oder Kieselguhr eingebettet sind;

3. Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogen. festes Oleum):

a. entweder in gut verlötheten starken Eisenblechbüchsen, welche von einem feinzertheilten unorganischen Stoffe wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sind,

b. oder in starken Eisen- und Kupferflaschen, deren Güsse luftdicht verschlossen, verkittet und mit einer Hülle von Thon versehen und die überdies wie die unter lit. *a* bezeichneten Büchsen umgeben und verpackt sind.

Verpakking van bijtende stoffen.

Par. 1. De hieronder genoemde *bijtende stoffen* mogen op den Rijn alleen dan verzonden worden, wanneer zij op de volgende wijze verpakt zijn:

1. *Vloeibare minerale zuren* van allerlei aard, zooals: zwavelzuur, vitrioololie, zoutzuur, salpeterzuur, (met uitzondering van rood rookend salpeterzuur), koningswater, nitreerzuur (mengsel van salpeter- en zwavelzuur), afvalzuur van nitreerfabrieken, phosphorzuur, bijtende loogen (natronloog, sodaloog, kaliloog, potaschloog), bijtende ammoniak (geest van salmoniak):

a. hetzij in ballons, flesschen of kruiken, die dicht gesloten, goed verpakt en omgeven zijn door afzonderlijke van sterke inrichtingen tot gemakkelijk hanteeren voorziene vaten of manden van metaal of vlechtwerk;

b. hetzij in metalen, houten of caoutchoucverpakking, die volkomen dicht en van goede sluitingen voorzien is;

2. *Rood rookend salpeterzuur en bromium:*

in vaatwerk van glas, dat in stevige houten of metalen kisten tot aan den hals in asch, zand of bergmeel vastgepakt is;

3. *Watervrij zwavelzuur* (anhydride, zoogenaamde vaste vitriool-olie):

a. hetzij in goed gesoldeerde, sterke bussen van ijzerblik, die door eene fijn verdeelde anorganische stof als slakkenwol, bergmeel, asch of iets dergelijks omgeven en in stevige houten kisten vastverpakt zijn;

b. hetzij in sterke ijzeren of koperen flesschen, waarvan de halzen luchtdicht gesloten van kit voorzien en omgeven zijn van een omhulsel van klei, en die bovendien evenals de onder letter *a* genoemde bussen omgeven en verpakt zijn.

Verpackung giftiger Stoffe.

§ 2. Die nachstehend verzeichneten *giftigen* Stoffe dürfen auf dem Rheine nur bei Erfüllung folgender Bedingungen versandt werden:

I. Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbencobalt (Fliegenstein), ferner Cyankalium (Cyannatrium) und Quecksilberpräparate (Sublimat, Calomel, weiszes und rothes Präcipitat), wenn

1. auf jedem Versandtstück in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Gift" mit der Artbezeichnung wie „Arsenik", „Cyankalium", „Sublimat" u. s. f. angebracht sind und

2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:

a. in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen, oder

b. in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem trockenem Holze verpackt sind, oder

c. in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

II. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, wenn

1. auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte: „Arsenik (Gift)" angebracht sind;

2. bei Verschickung in Ballons, Flaschen oder Kruken diese Behälter dicht

Verpakking van vergiftige stoffen.

Par. 2. De hieronder genoemde *vergiftige* stoffen mogen op den *Rijn* slechts worden verzonden, wanneer aan de volgende voorwaarden voldaan is:

I. *Niet vloeibare arsenikpraeparaten*, met name arsenikzuur (rattenkruid), gele arsenik (koningsgeel, operment), roode arsenik (realgar), schervenkobalt (vliegensteen), voorts cyankalium (cyannatrium) en kwikzilverpraeparaten (sublimaat, calomel, wit en rood precipitaat) enz., indien

1. op elke collo in leesbare letters met zwarte olieverf de woorden *„vergif"* met den naam der stof als „arsenik", „cyankalium", „sublimaat", enz. gesteld zijn en

2. de verpakking op de volgende wijze heeft plaats gehad:

a. in dubbele vaten of kisten, waarbij de bodems der vaten van binnen met hoepels en de deksels der kisten met hoepels of ijzeren banden voorzien zijn, de binnenste vaten of kisten van sterk droog hout gemaakt en van binnen met dicht linnen of eene dergelijke dicht geweven stof beplakt moeten zijn, of

b. in zakken van geteerd linnen, die in enkele vaten van sterk droog hout verpakt zijn, of

c. in gesoldeerde blikken bussen, die met stevige houten mantels (buitenvaten) omgeven zijn, waarvan de bodems van binnen met hoepels zijn voorzien

II. *Vloeibare arsenikpraeparaten*, in het bijzonder opgelost arsenikzuur, indien

1. op elk collo in leesbare letters met zwarte olieverf de woorden: *„arsenik (vergif)"* gesteld zijn;

2. bij verzending in ballons, flesschen of kruiken deze pakmiddelen dicht ge-

verschlossen, wohl verpacht und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäsze oder Körbe aus Metall oder Flechtwerk eingeschlossen sind;

3. bei Verschickung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern diese Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind.

Diese Vorschriften gelten auch für die Gefäsze, in welchen flüssige Arsenikalien transportirt worden sind.

III. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze u. s. f.), wohin Kupersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpräparate, desgleichen Bleipräparate als: Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören,

wenn sie in dichten von festem trockenem Holz gefertigten, mit Einlagereifen oder Umfassungsbinden versehenen Fässern oder Kisten verpackt sind. Die Umschlieszungen müssen so beschaffen sein, dasz durch die beim Transport unvermeidlichen Erschütterungen, Stösze u. s. f. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

Verstauung von ätzenden und giftigen Stoffen.

§ 3. Bei der Verstauung von ätzenden und giftigen Stoffen auf den Schiffen ist darauf Bedacht zu nehmen, dasz sie nicht mit anderen Gegenständen in einer Weise zusammengeladen werden, welche im Falle von Beschädigungen der Verpackung Gefährdungen für die Sicherheit oder Gesundheit besorgen läszt.

Die Aufsichtsbehörden der Häfen, wo das Ein- und Zuladen stattfindet, können im Einzelfalle die zur Verhütung solcher Gefährdungen dienlichen Anordnungen hinsichtlich der Verstauung

sloten, goed verpakt en omgeven zijn door afzonderlijke van sterke inrichtingen tot gemakkelijk hanteeren voorziene vaten of manden van metaal of vlechtwerk;

3. bij verzending in metalen, houten of caoutchoucverpakking deze volkomen dicht en van goede sluitingen voorzien is.

Deze voorschriften gelden ook voor de verpakkingen, waarin vloeibare arsenikpraeparaten vervoerd zijn geworden.

III. *Andere vergiftige metaalpraeparaten* (vergiftige metaalverven, metaalzouten, enz.), waaronder behooren koperzouten en koperkleurstoffen, als: kopervitriool, spaansch groen, groene en blauwe koperpraeparaten, verder loodpraeparaten als: loodglit (massikot), menie, loodsuiker en andere loodverven, ook stofzink, zoomede zinkasch en antimoonasch, indien zij verpakt zijn in dichte van sterk droog hout vervaardigde vaten of kisten van binnen of van buiten met hoepels of banden voorzien.

De buitenverpakking moet zoodanig zijn ingericht, dat door de bij het vervoer onvermijdelijke schokken, stooten, enz. verstuiving der stoffen door de voegen niet plaats heeft.

Verstuwing van bijtende en vergiftige stoffen.

Par. 3. Bij de verstuwing van bijtende en vergiftige stoffen op de schepen moet zorg worden gedragen, dat zij niet met andere voorwerpen worden samengeladen op eene wijze, waardoor, in geval van beschadiging der verpakking, gevaar voor de veiligheid of gezondheid ware te duchten.

De beambten, belast met toezicht in de havens, alwaar het in- en bijladen plaats vindt, kunnen in bijzondere gevallen de ter voorkoming van zoodanig gevaar dienende regelingen treffen ten

von ätzenden und giftigen Stoffen namentlich beim Zusammenladen der in § 2 Ziffer I und II bezeichneten Giftstoffe mit Nahrungs- und Genuszmitteln oder mit Rohmaterialien, aus denen Nahrungs- und Genuszmittel hergestellt werden sollen, oder mit solchen Gebrauchsgegenständen, welche mit diesen in unmittelbare Berührung kommen, treffen. Ueber die Anordnung ist eine schriftliche Bescheinigung zu ertheilen, die vom Schiffsführer bis zur Beendigung des bezüglichen Transports auf dem Schiff aufzubewahren und auf Verlangen den Aufsichtsbeamten vorzuzeigen ist.

Bestrafung.

§ 4. Zuwiderhandlungen gegen obige Vorschriften werden gemäsz Artikel 32 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte vom 17. Oktober 1868 bestraft.

Einführungstermin.

§ 5. Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem 1. September 1900 in Wirksamkeit.

Von diesem Zeitpunkte an treten die im Jahre 1888 erlassenen gemeinsamen Bestimmungen, den Transport giftiger und ätzender Stoffe auf dem Rheine betreffend, auszer Kraft.

aanzien der verstuwing van bijtende en vergiftige stoffen, inzonderheid bij het samenladen der in par. 2, cijfer I en II genoemde vergiftige stoffen met voedings- en genotmiddelen of met ruwe stoffen, waaruit voedings- en genotmiddelen bereid worden of met zulke zaken van gebruik, die met deze in onmiddellijke aanraking komen.

Ten opzichte van die regeling moet een schriftelijk bewijsstuk verstrekt worden, dat door den gezagvoerder tot na afloop van het desbetreffend vervoer op het schip bewaard moet worden en op verlangen aan de beambten, met het toezicht belast, moet worden getoond.

Bestraffing.

Par. 4. Overtredingen van bovenstaande voorschriften worden overeenkomstig artikel 32 van de herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868 gestraft.

Termijn van invoering.

Par. 5. Deze verordening treedt met 1 September 1900 in werking.

Van dit tijdstip af treden de in 1887 vastgestelde bepalingen voor het vervoer van bijtende en vergiftige stoffen langs den *Rijn*, buiten werking.

578. 1900, DEUTSCHE EICHORDNUNG AUF GRUND DES VERTRAGS VOM 4 FEBRUAR 1898. Baden G. u. V. Bl. 1900 Nr. XXVIIIS. 793, Bayern G. u. V. Bl. 1900 Nr. 39, Elsass-Lothringen Zentr. u. B. Amtsbl. 1900 Nr. 24, Hessen Reg. Bl. 1900 N. 56, Preussen A. Bl. Cöln 1900 Nr. 33.

579. 13 Februar 1900, ABÄNDERUNG DER ELSASS-LOTRINGSCHEN VERORDNUNG VOM 10 AUGUST 1874 BETR. DEN VOLLZUG DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE VOM 17 OKTOBER 1868 (HIER RHEINSCHIFFERPATENTE). Zentr. u. B. Amtsbl. 1900 Nr. 8 S. 69.

Unter Bezugnahme auf die in Nr. 2 des Gesetzblattes für Elsasz-Lothringen für 1900 veröffentlichte Vereinbarung, betreffend die Abänderung der Ziffer 4 Lit. A des Schluszprotokolls zu Artikel 15 der revidirten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 d. d. Mannheim, den 4. Juni 1898 verordne ich hiermit in Abände-

rung der Verordnung vom 10. August 1874 (Amtsblatt von 1874 Nr. 29 Seite 193), den Vollzug der revidirten Rheinschiffahrts-Akte betreffend, was folgt:

Bei der Ertheilung der Schifferpatente ist darauf zu achten, dasz die Thatsachen, von deren Vorhandensein die Ertheilung eines Schifferpatentes, bezw. der in Artikel 18 der Rheinschiffahrts-Akte bezeichneten Bescheinigung abhängig ist, in glaubhafter Weise nachgewiesen werden. Die nach Ziffer 1 und 2 der Vereinbarung vom 4. Juni 1898 erforderlichen Nachweise sind in der Regel folgendermaszen zu erbringen:

1. Hinsichtlich der Fahrzeit durch Beurkundungen der Schiffseigner oder Schiffsführer, in deren Dienst die Schiffahrt praktisch ausgeübt wurde; die Beurkundungen sollen Angaben enthalten:

a) über die Dauer des Dienstverhältnisses,

b) über Beginn und Ende der einzelnen darin gemachten Reisen,

c) über die von dem Schiffe dabei befahrenen Stromstrecken;

2. Hinsichtlich der für das Dampfschiffspatent erforderlichen praktischen Erernung der Dampfschiffahrt durch eine von dem Dampfschiffskapitän, in dessen Dienste die Erlernung stattfand, ausgestelle Beurkundung;

3. Hinsichtlich der Ruderführung im Falle der Ziffer 1 Lit. c, der Vereinbarung vom 4. Juni 1898 durch eine Beurkundung oder zu Protokoll gegebene Erklärung des Führers oder des Personals der betreffenden Schiffe;

4. Hinsichtlich der Vollendung des vorgeschriebenen Lebensalters durch standesamtliche Beurkundung.

5. Ergeben sich Bedenken hinsichtlich der in Beurkundungen von Privatpersonen enthaltenen Angaben, so sind dieselben durch mündliche Einvernahme der Betreffenden und weitere Erhebungen aufzuklären.

Hierzu ist noch zu bemerken:

Unter einer Reise ist nicht jede einzelne zum Zweck der Ausführung eines Transportes von Gütern oder Menschen unternommene Fahrt zu verstehen, sondern es können darunter sehr wohl eine Mehrheit solcher aufeinander folgenden Fahrten verstanden werden. Erst dann ist die Reise als beendigt anzusehen, wenn das Schiff unbeschädigt und unbeladen daliegt und es sind alsdann zugleich mit der Beendigung der Reise die seither während derselben zurückgelegten Fahrstrecken summarisch einzutragen. Auch die Lade- und Löschzeit, sowie die *während* des Transportes in Folge Hochwassers, Eisganges, Niedrigwassers oder Unfalls pp. eingetretenen Unterbrechungen der Fahrt gehören zur Reise. Geringfügige Zwischen pausen in welchen ein Schiff zwischen zwei Fahrten unbeschäftigt liegt, sind bei der Berechnung und Eintragung der Reise- bezw. Fahrzeit nicht in Abzug zu bringen.

Soweit die Zeit der praktischen Ausübung des Schiffahrtsgewerbes in die Zeit vor dem Inkrafttreten der neuen, verschärften Bestimmungen über die Zulassung der Rheinschiffer fällt, können die erforderlichen Nachweise nach Maszgabe der bisherigen Vorschriften erbracht werden.

Als geeignet für die Erwirkung der im Falle des Nachsuchens eines Schifferpatentes an das Bestehen der Abgangsprüfung geknüpften Erleichterungen gemäsz Ziffer 2 der Vereinbarung vom 4. Juni 1898 hat die Central-Kommission für die

Rheinschiffahrt die Schifferschulen zu Mannheim, Haszmersheim, Eberbach, Neckar-Steinach, Miltenberg, Ruhrort und Rotterdam erklärt.

Colmar, den 13. Februar 1900. *Der Bezirkspräsident*
II. 1001. J. V.: SOMMER.

580. 13 März 1900, ABÄNDERUNG DER ELSASS-LOTHRINGSCHEN VERORDNUNG VOM 10 AUGUST 1874 BETR. DEN VOLLZUG DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE VOM 17 OKTOBER 1868 (HIER RHEINSCHIFFERPATENTE). Zentr. u. B. Amtsbl. 1900 Nr. 12 S. 89.

Zum Vollzuge des Allerhöchsten Erlasses vom 19. April 1899, betreffend die Genehmigung der Vereinbarung über die Abänderung der Ziffer 4 lit. A des Schluszprotokolles zu Artikel 15 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, d. d. Mannheim, den 4. Juni 1898 (Gesetzblatt für Elsasz-Lothringen 1900 Nr. 2 Seite 39) und unter Bezugnahme auf meine Bekanntmachung vom 13. Februar d. Js. über die Bedingungen bei Ertheilung der Schifferpatente (Central- und Bezirks-Amtsblatt Nr. 8 vom 24. Februar 1900) verordne ich hiermit in Abänderung der Verordnung vom 10. August 1874 (Amtsblatt für den Bezirk Ober-Elsasz 1874 Nr. 29 Seite 193), was folgt:

§. 1. Zur Erwirkung des Schifferpatents oder der in Artikel 18 der Rheinschifffahrtakte bezeichneten Bescheinigung ist nachzuweisen:

a) zur Führung von Dampfschiffen die praktische Ausübung des Schifffahrtsgewerbes während mindestens sieben Jahren, wovon mindestens ein Jahr der praktischen Erlernung der Dampfschifffahrt gewidmet war, und die Vollendung des 25. Lebensjahres;

b) zur Führung von sonstigen Schiffen die praktische Ausübung des Schifffahrtsgewerbes während mindestens sechs Jahren und die Vollendung des 23. Lebensjahres;

c) zur Führung von Segelschiffen von höchstens 1000 Centner Tragfähigkeit auf bestimmten kurzen Rheinstrecken oberhalb Worms, die praktische Ausübung des Schifffahrtsgewerbes während mindestens zwei Jahren, wobei wenigstens zeitweilig das Ruder geführt worden ist, und die Vollendung des 18. Lebensjahres.

§. 2. Denjenigen, welche die Abgangsprüfung an einer von der Central-Kommission für die Rheinschifffahrt als dazu geeignet erklärten Schifferschule bestanden haben, ist das Patent oder die Bescheinigung zu ertheilen, wenn sie mindestens vier Jahre, oder bei der Führung von Dampfschiffen fünf Jahre, die Schifffahrt praktisch ausgeübt und das 21. Lebensjahr vollendet haben.

§. 3. Das Schifferpatent oder die in Artikel 18 der Rheinschifffahrtsakte bezeichnete Bescheinigung wird für bestimmte Strecken des Rheins oder den ganzen Rhein ertheilt, mit der Maszgabe, dasz mindestens die Hälfte der nach §. 1 lit. a und b erforderlichen Fahrzeit auf Schiffen zugebracht sein musz, welche die im Patent angegebene Strecke befahren.

In dem Falle des §. 1. lit. c musz die Schifffahrt während zweier vollen Jahre auf der Strecke, für welche das Patent nachgesucht wird, ausgeübt worden sein.

Als Fahrzeit ist nur diejenige Zeit zu rechnen, welche während einer Reise thatsächlich in Ausübung der Schifffahrt zugebracht worden ist.

Colmar, den 13. März 1900. *Der Bezirkspräsident.*
J. V.: SOMMER.

581. 16 März 1900, ABÄNDERUNG DER ELSASS-LOTHRINGSCHEN VERORDNUNG VOM 20 JULI 1874 BETR. DEN VOLLZUG DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE VOM 17 OKTOBER 1868 (HIER RHEINSCHIFFERPATENTE). Zentr. u. B. Amtsbl. 1900 Nr. 12 S. 89.

Zum Vollzuge des Allerhöchsten Erlasses, betreffend die Genehmigung der Vereinbarung über die Abänderung der Ziffer 4 lit. A. des Schluszprotokolls zu Artikel 15 der revidirten Rheinschifffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 d. d. Mannheim, den 4. Juni 1898 (Gesetzblatt für Elsasz-Lothringen für 1900 Seite 39) verordne ich in Abänderung der Verordnung vom 20. Juli 1874 (Amtsblatt von 1874, Seite 194) was folgt: *)

§. 4. Die Thatsachen, von deren Vorhandensein die Ertheilung eines Schifferpatentes, oder der in Artikel 18 der Rheinschifffahrts-Akte bezeichneten Bescheinigungabhängig ist, müssen in glaubhafter Weise nachgewiesen sein. Die Nachweise sind in der Regel folgendermaszen zu erbringen:

1. Hinsichtlich der Fahrzeit durch Beurkundungen der Schiffseigner oder Schiffsführer, in deren Dienst die Schifffahrt praktisch ausgeübt wurde; die Beurkundungen sollen Angaben enthalten:

a) über die Dauer des Dienstverhältnisses;

b) über Beginn und Ende der einzelnen darin gemachten Reisen;

c) über die von dem Schiffe dabei befahrenen Stromstrecken.

2 .Hinsichtlich der für das Dampfschiffspatent erforderlichen praktischen Erlernung der Dampfschifffahrt durch eine von dem Dampfschiffskapitän, in dessen Dienste die Erlernung stattfand, ausgestellte Beurkundung.

3. Hinsichtlich der Ruderführung im Falle des §. 1. lit. c. durch eine Beurkundung oder zu Protokoll gegebene Erklärung des Führers oder des Personals der betreffenden Schiffe.

4. Ergeben sich Bedenken hinsichtlich der in Beurkundungen von Privatpersonen enthaltenen Angaben, so sind dieselben durch mündliche Einvernahme der Betreffenden und weitere Erhebungen aufzuklären.

Zu diesen Bestimmungen wird erläuternd bemerkt, was folgt:

Unter einer Reise ist nicht jede einzelne zum Zweck der Ausführung eines Transportes von Gütern oder Menschen unternommene Fahrt zu verstehen, sondern es können darunter sehr wohl eine Mehrheit solcher aufeinander folgender Fahrten verstanden werden. Erst dann ist die Reise als beendigt anzusehen, wenn das Schiff unbeschädigt und unbeladen daliegt und es sind alsdann zugleich mit der Beendigung der Reise die seither während derselben zurückgelegten Fahrstrecken summarisch einzutragen. Auch die Lade- und Löschzeit, sowie die *während* des Transportes in Folge Hochwassers, Eisganges, Niedrigwassers oder Unfalls etc. eingetretenen Unterbrechungen der Fahrt gehören zur Reise. Geringfügige Zwischenpausen, in welchen ein Schiff zwischen zwei Fahrten unbeschäftigt liegt, sind bei der Berechnung und Eintragung der Reise- bezw. Fahrzeit nicht in Abzug zu bringen.

Soweit die Zeit der praktischen Ausübung des Schifffahrtsgewerbes in die Zeit

*) Die §§. 1, 2 und 3 sind gleichlautend mit den §§. 1, 2 und 3 der vorstehend unter (580) abgedruckten Verordnung für den Bezirk Ober-Elsasz.

vor dem Inkrafttreten der neuen, verschärften Bestimmungen über die Zulassung der Rheinschiffer fällt, können die erforderlichen Nachweise nach Maszgabe der bisherigen Vorschriften erbracht werden.

Als geeignet für die Erwirkung der im Falle des Nachsuchens eines Schifferpatents an das Bestehen der Abgangsprüfung geknüpften Erleichterungen gemäsz Ziffer 2 der Vereinbarung vom 4. Juni 1898 hat die Central-Kommission für die Rheinschifffahrt die Schifferschulen zu Mannheim, Haszmersheim, Eberbach, Neckar-Steinach, Miltenberg, Ruhrort und Rotterdam erklärt.

Straszburg, den 16. März 1900.

Der Bezirkspräsident,
HALM.

582. 20 August 1900, PREUSSISCHE VERORDNUNG BETR. DIE ERRICHTUNG EINES RHEINSCHIFFAHRTSGERICHTS IN RUHRORT. v. Traut S. 213, Ges. Samml. 1900 Nr. 34 S. 314.

Wir WILHELM, von Gottes Gnaden König von Preuszen etc. verordnen auf Grund des §. 1 des Gesetzes vom 8. März 1879, betreffend die Rheinschiffahrtsgerichte (Gesetz-Samml. S. 129) und in Abänderung des §. 1 der Verordnung, betreffend die Sitze und Bezirke der Rheinschiffahrtsgerichte vom 1. September 1879 (Gesetz-Samml. S. 609), was folgt:

§. 1. Als Rheinschiffahrtsgericht erster Instanz wird bestellt:

das Amtsgericht zu Ruhrort für seinen Bezirk und die zum Amtsgerichtsbezirke Duisburg gehörigen Theile des Ruhrorter Hafens.

§. 2. Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1900 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Wilhelmshöhe, den 20. August 1900.

(L. S.) WILHELM.

v. THIELEN, Frhr. v. HAMMERSTEIN, SCHÖNSTEDT. v. GOSZLER. STUDT.

583. 30 September 1900, ELSASS-LOTHRINGSCHE VERORDNUNG BETR. UEBERTRAGUNG DER ORTSPOLIZEILICHEN BEFUGNISSE IN BEZUG AUF DEN SCHUTZ DER HAFENANLAGEN, DIE VERKEHRSREGELUNG IM GEBIETE DES RHEINHAFENS STRASSBURG AUF DIE STADT STRASSBURG. Zentr. u. B. Amtsbl. 1900 Nr. 42.

584. 19 Dezember 1900, AUSZUG AUS PROTOKOLL II DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI MAINZ. Lagemans Nr. 917* (XV 372).

585. 1901, BESTIMMUNGEN DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT ÜBER DIE VORNAHME AUSSERORDENTLICHER FAHRTREVISIONEN HINSICHTLICH DER SCHIFFSDAMPFKESSEL AUF DEM RHEIN. Baden G. u. V. Bl. 1900 Nr. XXXIII S. 857, Bayern Kr. A. Bl. der Pfalz 1901 Nr. 24 S. 203, Hessen 20 August 1901 Reg. Bl. 1901 Nr. 54, in Elsass-Lothringen, Niederland und Preussen ist nichts veröffentlicht. Die hessische Bekanntmachung wird hier abgedruckt.

Zum Vollzuge der Bekanntmachung Groszherzoglichen Staatsministeriums vom 22. August 1900, betreffend die Ergänzung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung

(Regierungsblatt Nr. 62 von 1900), sowie zur Ausführung der am Schlusse gegenwärtiger Bekanntmachung folgenden, zwischen den Rheinuferstaaten vereinbarten „Bestimmungen über die Vornahme auszerordentlicher Fahrtrevisionen hinsichtlich der Schiffsdampfkessel auf dem Rhein" wird Folgendes bestimmt:

§ 1. Zur Ueberwachung des Betriebs der Schiffsdampfkessel auf dem Rhein sind Fahrtrevisionen vorzunehmen, welche sich auf alle Dampfschiffe ohne Unterschied der Nationalität zu erstrecken haben. Hierbei ist ein besonderes Augenmerk auf die Schleppdampfer während der Bergfahrt zu richten.

§ 2. Zur Vornahme solcher Fahrtrevisionen sind die nachgenannten Beamten entweder gemeinsam oder allein zuständig:

1) die Vorstände und die zweiten Beamten der Groszherzoglichen Wasserbauämter Worms und Mainz, sowie die Dammmeister der fünf Strombezirke,

2) die Beamten der Groszherzoglichen Dampfkesselinspektion.

Die unter 1 und 2 genannten Beamten erhalten durch ihre vorgesetzte Dienstbehörde Legitimationsscheine, welche sie bei der Vornahme von Fahrtrevisionen mit sich zu führen haben.

§ 3. Zur Vornahme der Fahrtrevisionen dienen die Dampf- und Motorboote der beiden Wasserbauämter. Bei alleiniger Vornahme der Revisionen durch Beamte der Groszherzoglichen Dampfkesselinspektion sind den letzteren die Boote auf Ersuchen und nach vorheriger Vereinbarung mit dem zuständigen Wasserbauamt zur Verfügung zu stellen.

§ 4. Den Fahrtrevisionen sind nur Dampfschiffe zu unterziehen, welche innerhalb des Hessischen Hoheitsgebiets in Fahrt begriffen sind.

§ 5. Die Fahrtrevisionen sind möglichst unvermuthet auszuführen und im Wesentlichen, nach Einsichtnahme der Kesselpapiere, auf die Verhütung von Ventilüberlastungen und auf die Kontrole der Sicherheitsventile, der Höhe der Dampfspannung am Manometer und des Wasserstandes im Kessel, sowie auf das Funktioniren der Ventile und Speisevorrichtungen zu beschränken.

Es ist thunlich darauf Bedacht zu nehmen, dasz in Folge der Fahrtrevisionen keine Störungen des Verkehrs oder Verzögerungen der Fahrt eintreten.

§ 6. Ueber jede Fahrtrevision hat der dieselbe ausführende Beamte Anzeige an das zuständige Wasserbauamt zu erstatten. Werden bei einer Fahrtrevision Mängel oder Zuwiderhandlungen wahrgenommen, so ist zugleich über den Sachverhalt eingehend zu berichten.

Das Wasserbauamt hat von den festgestellten Mängeln und Zuwiderhandlungen der Kesselüberwachungsbehörde des Heimathsortes (Wohnsitz bezw. Geschäftssitz des Schiffseigenthümers), sowie in Fällen der von Beamten des Wasserbauamts vorgenommenen Revisionen auch der Groszherzoglichen Dampfkesselinspektion und ferner von Zuwiderhandlungen behufs Herbeiführung der Strafverfolgung dem zuständigen Kreisamt Nachricht zu geben. Das Wasserbauamt hat ferner dafür zu sorgen, dasz von erfolgten Bestrafungen die Groszherzogliche Dampfkesselinspektion, sowie der für den Heimathsort des Schiffes zuständige Rheinschiffahrtsinspektor Nachricht erhält, damit von diesem die Kesselüberwachungsbehörde des Heimathsortes in Kenntnisz gesetzt und gegebenen Falls das Erforderliche wegen Entziehung des Patents nach Artikel 20 Absatz 2 der revidirten Rheinschiffahrts-Akte eingeleitet wird. Handelt es sich um ein hessisches Schiff und um eine im Bezirk des Wasserbauamts Worms begangene Zuwiderhandlung, so

ist durch dasselbe von der erfolgten Bestrafung dem für die Begutachtung der Schifferpatentangelegenheiten zuständigen Wasserbauamt Mainz Kenntnisz zu geben.

§ 7. Werden bei einer Fahrtrevision Mängel vorgefunden, deren augenblickliche Beseitigung zur Sicherung von Personen nach pflichthaftem Ermessen des Revisionsbeamten unbedingt erforderlich ist, so ist der Letztere ermächtigt, die Fortsetzung des Kesselbetriebs und der Fahrt vorläufig zu untersagen, und verpflichtet, dem zuständigen Kreisamt auf kürzestem Wege zur weiteren Anordnung Anzeige zu erstatten.

§ 8. Die Wasserbauämter führen über die ihnen von den Fahrtrevisionsbeamten erstatteten Anzeigen ein Verzeichnisz, welches am Ende des Jahres abzuschlieszen und bis zum 1. Februar jeden Jahres dem Groszherzoglichen Staatsministerium zur Einsicht vorzulegen ist. Die Wasserbauämter haben hierbei zugleich über die von ihnen bezüglich des Betriebs der Schiffsdampfkessel gemachten sonstigen Wahrnehmungen oder in Erfahrung gebrachten Vorkommnisse zu berichten.

§ 9. Die Tagegelder und Reisekosten der Baubeamten, sowie der Kesselrevisionsbeamten fallen der Staatskasse zur Last.

§ 10. Die vorstehenden Ausführungsvorschriften treten mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Darmstadt, den 20. August 1901.

Groszherzogliches Staatsministerium. ROTHE.

Groszherzogliches Ministerium des Innern. ROTHE.

Groszherzogliches Ministerium der Finanzen.
In Vertretung: VON BIEGELEBEN.

Dr. WEBER.

Bestimmungen über die Vornahme auszerordentlicher Fahrtrevisionen hinsichtlich der Schiffsdampfkessel auf dem Rhein.

Von den Rheinuferstaaten vereinbart.

1) Die Fahrtrevisionen sollen sich auf alle Dampfschiffe ohne Unterschied der Nationalität erstrecken; ein besonderes Augenmerk ist auf die Schleppdampfer während der Bergfahrt zu richten.

2) Mit der Fahrtrevision werden in der Regel Schiffahrtspolizeibeamte, welche die dazu erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen besitzen, betraut. Den Landesregierungen ist anheimgegeben, auch die Organe der Dampfkesselüberwachung dazu zu verwenden, denen alsdann Fahrzeuge der Schiffahrts- und Hafenaufsichtsbehörden für die Fahrtrevision zur Verfügung zu stellen sind.

3) Die Fahrtrevision erfolgt durch die Beamten des Staats, in dessen Stromgebiet das Dampfschiff in Fahrt ist, vorbehaltlich der besonderen Vereinbarungen, wonach in Grenzstromstrecken solche Aufsichtshandlungen auch in dem zum Gebiete des gegenüberliegenden Staates gehörigen Theile des Stroms vorgenommen werden dürfen.

4) Die Fahrtrevisionen sollen möglichst unvermuthet erfolgen und sich im Wesentlichen auf die Verhütung von Ventilüberlastungen und auf die Kontrole derjenigen Punkte beschränken, welche ohne den Besitz eingehender technischer Fachkenntnisse und ohne Unterbrechung der Fahrt geprüft werden können. Es ist thunlichst darauf Bedacht zu nehmen, dasz in Folge der Fahrtrevision keine Störungen des Verkehrs oder Verzögerungen der Fahrt eintreten.

5) Zuwiderhandlungen, welche bei der Fahrtrevision wahrgenommen werden, sind sofort den mit der Strafverfolgung betrauten Beamten des Gebietsstaates anzuzeigen. Auch ist dafür zu sorgen, dasz von erfolgten Bestrafungen der für den Heimathsort des Schiffs zuständige Rheinschiffahrtsinspektor Nachricht erhalte, damit von diesem die Kesselüberwachungsbehörde des Heimathsorts in Kenntnisz gesetzt und gegebenenfalls das Erforderliche wegen Entziehung des Patents nach Artikel 20 Absatz 2 der revidirten Rheinschiffahrts-Akte eingeleitet werde.

586. 1901, VERORDNUNG DER DEUTSCHEN UFERSTAATEN BETR. DIE DIENSTBÜCHER DER SCHIFFSMANNSCHAFT AUF DEUTSCHEN RHEINSCHIFFEN. Baden 12 Oktober 1901 G. u. V. Bl. 1901 Nr. XXXV S. 484, Bayern 11 Januar 1902 G. u. V. Bl. 1902 Nr. 2 S. 11, Elsass-Lothringen 27 Februar 1902 Zentr. u. B. Amtsbl. 1902 Nr. 10 S. 51, Hessen 8 Januar 1902 Reg. Bl. 1902 Nr. 1, Preussen 29 Oktober 1901 A. Bl. Coblenz 22 November 1901. Die badische Verordnung wird hier abgedruckt.

Nachdem zwischen den deutschen Rheinuferstaaten zur Ausführung der Bestimmungen in dem Schluszprotokolle zur revidirten Rheinschifffahrts-Acte vom 17. Oktober 1868 Ziffer 4 B über die Dienstbücher der Schiffsmannschaften auf deutschen Rheinschiffen eine Vereinbarung getroffen worden ist, bringen wir die vereinbarte Verordnung nebst der dazu gehörigen Vollzugsanweisung über das behördliche Verfahren bei Ausstellung und Visirung der Dienstbücher mit dem Anfügen zur öffentlichen Kenntnisz, dasz die neuen Bestimmungen mit dem 1. April 1902 an Stelle der auf diesen Zeitpunkt aufgehobenen §§ 8 bis 15 der Verordnung vom 16. September 1869 „die Rheinschiffer-Patente und die Dienstbücher der Schiffsmannschaften betreffend" (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 351) in Kraft treten.

Als Ortspolizeibehörde und Polizeibehörde im Sinne der §§ 1 und 2 der Verordnung ist das Bezirksamt zuständig.

Den Schiffsmannschaften, welche blosz den Neckar oder Main befahren, sind, wenn darum nachgesucht wird, durch das Bezirksamt Dienstbücher nach dem Formular A der Verordnung auszufertigen.

Karlsruhe, den 12. Oktober 1901.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.
SCHENKEL.
Vdt. SCHMITT.

Verordnung.

(Vom 12. Oktober 1901.)

Die Dienstbücher der Schiffsmanschaft auf deutschen Rheinschiffen betreffend.

Nach dem Schluszprotokoll zur revidirten Rheinschifffahrts-Acte vom 17. Oktober 1868 Ziffer 4 B gelten für die Bemannung deutscher Rheinschiffe folgende Bestimmungen:

„*a.* Wer auf einem Rheinschiffe als Lehrling, Schiffsjunge, Schiffsgeselle, Schiffsgehilfe, Schiffsknecht, Heizer, Matrose, Bootsmann oder Steuermann in ein festes Dienstverhältnisz tritt, musz mit einem Dienstbuche versehen sein.

Die besondere Patente besitzenden Steuerleute bedürfen eines solchen Dienstbuches nicht.

b. Dem Bewerber um ein Schifferpatent soll dasselbe nicht eher ertheilt werden, als bis er das unter *a* erwähnte Dienstbuch vorgelegt hat.

c. Das Dienstbuch wird von der betreffenden Lokalbehörde des Wohn- oder Aufenthaltsortes in der für andere dienende Personen üblichen Form ausgefertigt.

d. Jeder Schiffseigenthümer oder Schiffsführer ist verbunden, in dem Dienstbuche des aus seinem Dienst tretenden Dienstmannes ein pflichtmäsziges Zeugnisz über dessen Betragen mit Angabe des Entlassungsgrundes zu vermerken.

Ein solcher Vermerk kann auch durch jede Polizeibehörde eines Hafens am Rhein oder an einem Nebenflusse desselben gemacht werden.

e. Beschwerden wegen des von dem Schiffer ertheilten oder verweigerten Zeugnisses werden nach den bestehenden Vorschriften durch die Polizeibehörde erledigt, welche das Ergebnisz auf dem Dienstbuche vermerkt.

f. Wer durch Fahrlässigkeit eine Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit in dem ihm ertheilten Dienstbuche herbeiführt, oder in demselben, ohne die Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Eintragungen oder Aenderungen irgend einer Art vornimmt, erleidet eine Polizeistrafe, deren Bemessung jeder Regierung überlassen bleibt.

Eine gleiche Strafe trifft jeden Dienstmann, der eine der vorstehenden Bestimmungen nicht pünktlich befolgt oder eine solche verletzt; deszgleichen jeden Schiffer, welcher eine der unter *a* erwähnten Personen, ohne dasz sie mit einem vorschriftsmäszigen Dienstbuche versehen ist, in seinen Dienst nimmt.

Wer, in der Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Aenderungen in dem ihm ertheilten Dienstbuche vornimmt oder in gleicher Absicht dasselbe unvollständig macht, oder bei dergleichen Handlungen hülfreiche Hand leistet, wird deszhalb in jedem Uferstaate nach den daselbst bestehenden Strafgesetzen beurtheilt. Ist er nach diesen wegen Betruges oder Fälschung mit Strafe belegt, so wird ihm das Dienstbuch abgenommen und nach Umständen erst nach Ablauf einer bestimmten Frist oder niemals wieder ertheilt.

g. Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung."

Zur Ausführung dieser Bestimmungen wird nach Vereinbarung zwischen den deutschen Rheinuferstaaten Folgendes verordnet:

§ 1. Wer hiernach zur Führung eines Dienstbuches verpflichtet ist, hat vor dem Dienstantritt bei der Ortspolizeibehörde seines Wohnortes und in Ermangelung eines solchen derjenigen seines letzten längeren Aufenthalts um Ausstellung eines Dienstbuches nachzusuchen. Die Dienstbücher werden durch die zuständige Polizeibehörde stempel- und kostenfrei ausgefertigt. Im Falle des Unbrauchbarwerdens oder des Verlustes eines Dienstbuches hat der Schiffsmann sich alsbald ein neues Dienstbuch zu verschaffen.

Auch der Schiffsführer hat dafür Sorge zu tragen, dasz alle zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen fortdauernd mit einem Dienstbuch versehen sind.

§ 2. Für solche Personen, welche in einem deutschen Rheinuferstaat weder Wohn- noch Aufenthaltsort haben und auf deutschen Rheinschiffen in Dienst treten wollen, erfolgt die Ausfertigung der Dienstbücher

1. in *Preuszen* bei der Polizeibehörde zu Köln,
2. in *Hessen* bei der Polizeibehörde zu Mainz,
3. in *Baden* bei der Polizeibehörde zu Mannheim,

4. in *Bayern* beim Bürgermeisteramt Ludwigshafen,

5. in *Elsasz-Lothringen* beim Bezirkspräsidenten des Unterelsasz in Straszburg.

§ 3. Die Dienstbücher werden nach dem anliegenden Muster gedruckt.

§ 4. Der Schiffsführer hat sofort beim Dienstantritt in das vorschriftsmäszig ausgefertigte und ihm zu übergebende Dienstbuch die Zeit des Eintritts, die voraussichtliche Dauer und die Art der Beschäftigung zu vermerken, ebenso, wenn die Beschäftigung Aenderungen erfahren hat, die Art der neuen Beschäftigung.

§ 5. Der Schiffsführer ist verpflichtet, das ihm übergebene Dienstbuch ordnungsmäszig aufzubewahren und bei jeder längeren Unterbrechung der Fahrten sofort die bis dahin durchfahrenen Stromstrecken und die auf die einzelnen Strecken verwendete Fahrzeit summarisch einzutragen.

§ 6. Beim Dienstaustritt ist sofort im Dienstbuch die Zeit des Austritts einzutragen, sowie ferner auf Verlangen des Schiffmannes auch ein Dienstabschieds-Zeugnisz auszustellen und in letzterem der Grund des Austritts aus dem Dienste anzugeben. Das Dienstabschieds-Zeugnisz musz mit Datum und der Unterschrift des Schiffsführers versehen sein. Beim Dienstaustritt des Schiffsmannes ist das Dienstbuch an diesen zurückzugeben. Verläszt der Schiffsmann den Dienst mit Zurücklassung des Dienstbuches, so hat der Schiffsführer letzteres an diejenige Polizeibehörde zurückzugeben, die das Buch ausgefertigt hat.

§ 7. Alle Eintragungen sind vollständig und an den hierfür bestimmten Stellen des Dienstbuches in Tinte zu bewirken.

§ 8. Das Dienstbuch ist auf Verlangen den Hafen- und Schifffahrtspolizei-Beamten vorzuzeigen und ist mindestens einmal jahrlich der Polizeibehörde des Heimaths- oder Liegehafens zur Visirung vorzulegen. Auch kann der Schiffsmann alsbald nach dem Dienstaustritt die Visirung bei der nächsten Polizeibehörde verlangen.

§ 9. Zuwiderhandlungen der Schiffsführer oder der Schiffs-Mannschaften gegen diese Vorschriften werden gemäsz § 149 des Polizeistrafgesetzbuchs beziehungsweise § 363 des Strafgesetzbuchs bestraft.

§ 10. Diese Verordnung tritt am 1. April 1902 in Kraft.

Karlsruhe, den 12. Oktober 1901.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.
SCHENKEL.
Vdt. SCHMITT.

ANLAGE A. Erste Seite.

Dienstbuch

für den nachstehend signalisirten Schiff .....
von .....
Ausgefertigt zu .....den.... ten ..... 19 ....
unter Nr. ..... des Verzeichnisses.
(Siegel.) *Groszh. Bezirksamt*:

Zweite Seite.

Signalement.

1. Namen (Vor- und Zunamen)	9. Form der Nase .....
2. Geboren in ..... im	10. Form des Mundes .....
3. Geburtsjahr, Monat und Tag	11. Bart.....
4. Grösze: 1 m .... cm.	12. Kinn .....

5. Farbe der Haare ..... 13. Gesicht .....
6. Form der Stirn ..... 14. Gesichtsfarbe .....
7. Farbe der Augenbrauen ..... 15. Statur .....
8. Farbe der Augen ..... 16. Besondere Kennzeichen .....

Eigenhändige Unterschrift des Inhabers

.....

Unterzeichnet in Gegenwart und bescheinigt von den Beamten

.....

Dritte Seite.

Bemerkungen.

Vierte, fünfte und sechste Seite.

Abdruck der Verordnung vom 12. Oktober 1901, betreffend die Dienstbücher der Schiffsmannschaft auf deutschen Rheinschiffen.

Nach dem Schluszprotokoll etc. (Abdruck der ganzen Verordnung.)

Siebente Seite.

Abdruck der Vollzugsanweisung über das behördliche Verfahren bei Ausstellung und Visirung der Dienstbücher gemäsz Verordnung vom 12. Oktober 1901.

Achte Seite.

Name des Schiffers, des von ihm geführten Schiffes, Angabe unter welchem Datum, von welcher Behörde und für welche Stromstrecke der Schiffer das Patent erhalten hat.	Der Inhaber ist angenommen			Tag des Dienstaustritts.
	Tag des Dienst-eintritts.	auf welche Zeit.	in welcher Eigenschaft (hier ist auch die Aenderung der Eigenschaft einzutragen).	

Neunte Seite.

Bezeichnung der Fahrstrecken und der Fahrzeit im Einzelnen (beim Dienstaustritt sowie bei jeder längeren Unterbrechung der Fahrten einzutragen).	Visum und Bemerkungen der Polizei- oder Hafenbehörden (Datum und Unterschrift des visirenden Beamten beizusetzen).	Dienstabschiedszeugnisz und Grund des Austritts aus dem Dienst mit Datum und Unterschrift des Schiffers (nur auf Verlangen des Schiffsmanns auszufüllen).

Zehnte Seite und folgende.

(Bemerkung: Das Dienstbuch erhält im Ganzen 65 Seiten.)

ANLAGE B.

Vollzugs-Anweisung vom 12. Oktober 1901 über das behördliche Verfahren bei Ausstellung und Visirung der Dienstbücher gemäsz Verordnung vom 12. Oktober 1901.

1. Ueber die zur Ausfertigung gelangenden Dienstbücher ist ein amtliches Verzeichnisz zu führen, in welchem die laufende Nummer, das Datum der Ausfertigung, sowie Name, Alter und Geburtsort des Schiffsmannes nachzuweisen sind.

2. Sucht eine Person unter der Behauptung, dasz sie zum ersten Male in den Dienst als Schiffsmann auf einem deutschen Rheinschiff eintrete und bisher kein

Dienstbuch besessen habe, die Ausstellung eines Dienstbuches nach, so hat sie die vorbezeichnete Thatsache glaubhaft zu machen.

3. Eine zweite Ausfertigung des Dienstbuches darf nur erfolgen:

a. als Fortsetzung des früher ausgestellten, durch Eintragungen völlig ausgefüllten oder unbrauchbar gewordenen Dienstbuches,

b. als Ersatz für ein verloren gegangenes Dienstbuch.

Die zweite Ausfertigung ist als solche auf der Vorderseite zu bezeichnen und dabei das Datum der ersten Ausfertigung und der festgestellte oder angegebene Grund der Ausstellung einer weiteren Ausfertigung mitanzugeben.

4. Im Falle 3a ist zunächst die Vorlage des früheren Dienstbuches zu verlangen und dieses durch einen amtlichen Vermerk zu schlieszen. Im Falle 3b ist der Schiffsmann zu befragen, wo und bei wem er im letzten Monat seiner Schiffsdienstzeit im Dienst gewesen sei, und es sind diese Angaben in der zweiten Ausfertigung des Dienstbuches einzutragen.

5. Zur Ausstellung einer zweiten Ausfertigung ist nur diejenige Behörde zuständig, welche das erste Dienstbuch ausgestellt hat.

Das Gesuch um Ausstellung einer zweiten Ausfertigung ist stets unmittelbar bei dieser Behörde einzureichen, welche ihrerseits das Erforderliche, soweit nöthig, im Benehmen mit der zuständigen Behörde des derzeitigen Wohn- oder Aufenthaltsortes des Gesuchstellers veranlassen wird.

6. Die Visirung der Dienstbücher hat nach § 8 der Verordnung mittelst Stempelabdruck unter Beisetzung von Datum und Unterschrift des visirenden Beamten zu erfolgen. Seitens der Hafen- oder Schifffahrts-Polizeibehörden ist in öfteren periodischen Revisionen die Vorzeigung der Dienstbücher zu verlangen.

7. Vor der Visirung sind die Eintragungen im Dienstbuche auf ihre formelle Richtigkeit und ihre materielle Glaubwürdigkeit zu prüfen. Hierbei sind Anstände, welche nicht durch mündliches Benehmen mit dem Schiffsführer zur Erledigung gelangen, im Dienstbuche an der hierfür bestimmten Stelle zu vermerken.

587. 1901, BEKANNTMACHUNG BETR. DEN VOLLZUG DER BESTIMMUNGEN ÜBER DIE ZULASSUNG DER RHEINSCHIFFER, HIER SCHIFFERSCHULEN; z. B. Hessisches Reg. Bl. 1901 Nr. 21 S. 271.

In Ziffer 2 der mit Bekanntmachung vom 2. Januar 1900 (Regierungsblatt Nr. 1) veröffentlichen Vereinbarung der Rheinuferstaaten, betreffend die Abänderung der Ziffer 4 Lit. A des Schluszprotokolls zu Artikel 15 der revidirten Rheinschifffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868, sind für solche Personen, welche die Abgangsprüfung an einer von der Centralkommission für die Rheinschifffahrt als dazu geeignet erklärten Schifferschule bestanden haben, Erleichterungen von den allgemeinen Vorschriften über die Erlangung des Rheinschiffer-Patentes oder der in Artikel 18 der Rheinschifffahrts-Akte bezeichneten Bescheinigungen vorgesehen.

Nachdem die Centralkommission für die Rheinschifffahrt als geeignet im Sinne der vorgenannten Bestimmung die Schifferschulen zu Mannheim, Haszmersheim, Eberbach, Neckar-Steinach, Miltenberg, Ruhrort und Rotterdam erklärt hat, wird dies zur öffentlichen Kenntnisz der Interessenten gebracht.

Darmstadt, den 20. März 1901.

Groszherzogliches Staatsministerium.

ROTHE. MÜLLER.

588. **11 Juni 1901,** DER BADISCHE HAFEN KARLSRUHE WIRD BESTIMMT, DER HAFEN VON MAXAU GESTRICHEN ALS LANDUNGSPLATZ IM SINNE DES ART. 11 DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE VOM 17 OKTOBER 1868. St. A. 1901 S. 182.

589. **21 August 1901,** HESSISCHE VERORDNUNG BETR. DAS LAGERN UND BAUEN VON FLÖSSEN AM RECHTEN RHEINUFER UNTERHALB DER MÜNDUNG DES MAINS. Reg. Bl Nr. 56.

590. **20 Oktober 1901,** ABÄNDERUNG DER BADISCHEN BRÜCKENORDNUNG FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKEN ZWISCHEN BADEN UND ELSASS-LOTHRINGEN IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN. G. u. V. Bl. 1901 Nr. XXXIV S. 478, vgl. Nr. 591.

591. **22 Oktober 1901,** ABÄNDERUNG DER ELSASS-LOTHRINGSCHEN BRÜCKENORDNUNG IN FOLGE EINER VEREINBARUNG MIT BADEN. Zentr. u. B. Amtsbl. 1901 Nr. 45 S. 318, vgl. Nr. 590.

592. **28 November 1901,** VERTRAG ZWISCHEN BADEN, BAYERN UND ELSASS-LOTHRINGEN BETR. DIE REGELUNG DES RHEINS ZWISCHEN SONDERNHEIM UND STRASSBURG. z. B. Badisches G. u. V. Bl. 1906 S. 77.

Die Regierungen von Baden, Bayern und Elsasz-Lothringen sind übereingekommen, eine der Groszschiffahrt dienende Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Straszburg zur Ausführung zu bringen.

Dieselben haben zum Zwecke der Feststellung dieses Übereinkommens Bevollmächtigte ernannt und zwar

Baden: den Geheimen Rat Freiherrn *von Marschall,*

Bayern: den Geheimen Legationsrat *von Lösz!,*

Elsasz-Lothringen den Geheimen Regierungsrat *von Traut,*

von welchen unter dem Vorbehalte der Ratifikation folgendes vereinbart wurde:

Beteiligung an dem Unternehmen und den Kosten.

Art. I. Das Regulierungswerk ist ein gemeinsames Unternehmen der drei Staaten, die sich an den Kosten in dem Verhältnis beteiligen, dasz Bayern einen festen Betrag von 800.000 M. zu denselben zuschieszt, Baden 40 Prozent, Elsasz-Lothringen 50 Prozent des gesamten Aufwands übernehmen. Den hierdurch nicht gedeckten Teil des Aufwands wird Elsasz-Lothringen übernehmen.

Umfang und Ziel des Unternehmens.

Art. II. Das gemeinsame Unternehmen umfaszt die Verbesserung der Wasserstrasze in der Rheinstrecke von Sondernheim bis Kehl-Straszburg mit einer Längenausdehnung von 85 km, wovon 26,8 km. auf die bayerisch-badische und 58,2 km auf die badisch-elsässische Stromstrecke entfallen. Das Ziel der Verbesserung ist die Ausbildung eines geregelten Fahrwassers, welches bei einem Wasserstande von 3,0 m am Maxauer und 2,0 m am Straszburger Pegel auf den seichtesten Stellen noch eine Wassertiefe von 2,0 m. bietet. Die Breite des Fahrwassers soll zwischen Sondernheim und der Mündung der Murg nicht weniger als 92 m, von da bis zum Straszburger Hafen nicht weniger als 88 m betragen.

Grundlagen für die Ausführung des Regulierungswerkes.

Art. III. 1. Die Ausbildung dieses Fahrwassers soll durch den Einbau eines Niederwasserbettes zwischen die vorhandenen festen Stromufer bewirkt werden; dabei ist der von dem Groszherzoglich Badischen Oberbaudirektor *Honsell* im Winter 1896/1897 im Auftrag der drei beteiligten Regierungen bearbeitete Entwurf zugrunde zu legen mit folgenden Maszgaben:

a. Es bleibt vorbehalten, in den Biegungen des Rheins bei Maxau die Windungen des Niederwasserbetts ähnlich wie in geraden Strecken durchzuführen, sowie an einzelnen Stellen, insbesondere zwischen der Schiffbrücke Greffern-Drusenheim und der Renchmündung einen sehr langen Übergang durch Einschaltung einer Windung zu beseitigen.

Diese etwaigen Änderungen des Entwurfes sollen erörtert werden, bevor mit den Arbeiten in der betreffenden Abteilung begonnen wird. Hierbei wäre aber daran festzuhalten, dasz die Länge der Windungen jedenfalls gröszer sei, als sie zurzeit im nicht regulierten Strom vorhanden ist; auch sollen Abänderungen des Entwurfs, welche mit wesentlich gröszeren Kosten verbunden sind, tunlichst vermieden werden.

b. Als Abschlusz der Regulierung bei Kehl-Straszburg wird der Ausbau einer Übergangsstrecke vom Ende des Niederwasserbettes (bad. km 124) stromauf in Aussicht genommen. Diese Übergangsbauten sind so anzulegen, dasz eine Gefährdung der Pfeiler der festen Rheinbrücke bei Kehl-Straszburg vermieden wird. Falls die Übergangsstrecke in der Form einer Stromspaltung ausgebildet wird, ist die Strombreite gleichmäszig zu teilen. Bei der Ausführung und bei etwaigen Nacharbeiten soll tunlichst darauf Bedacht genommen werden, dasz beide Stromarme annähernd gleiche Wassermengen führen.

2. Während der Ausführung der Regulierungsarbeiten ist das Verhalten der Bauwerke und deren Wirkung auf die Zustände und Vorgänge im Strombett, namentlich auch hinsichtlich der Erosionserscheinungen unausgesetzt zu beobachten. Die so gewonnenen Erfahrungen sollen für die zweckdienlichste Ausgestaltung des Regulierungswerkes, insbesondere bezüglich der Breite und der Form des Niederwasserbetts, sowie der Stärke der Baukonstruktionen verwertet werden.

3. Wenn im Laufe der Ausführungen wesentliche Änderungen oder Ergänzungen der vereinbarten Entwurfgrundlagen als notwendig oder wünschenswert sich erweisen, werden die beteiligten Regierungen hierwegen gemeinsam Entschlieszung treffen.

4. Jedenfalls nach Ablauf des dritten Baujahres wird seitens der beteiligten Regierungen auf Grund der gemachten Erfahrungen eine Erörterung und zutreffenden Falles eine Vereinbarung darüber herbeigeführt werden, ob die Regulierung in der verabredeten Bauweise unter dem Gesichtspunkt des erstrebten Zieles als zweckentsprechend zu erachten und welche Änderungen oder Ergänzungen der Entwurfgrundlagen etwa angezeigt seien.

Bauvorgehen.

Art. IV. Das Regulierungswerk soll gleichzeitig an zwei Stellen, nämlich bei Sondernheim und bei Söllingen, begonnen und der Arbeitsbetrieb derart eingerichtet werden, dasz von diesen beiden Angriffspunkten stromauf fortschreitend abtei-

lungsweise zunächst diejenigen Arbeiten ausgeführt werden, welche erforderlich sind, um den Talweg in die Richtung des geplanten Niederwasserbettes zu bringen — Erste Anlage —. Nach Maszgabe der im Strombett vor sich gehenden Änderungen sind hierauf jeweils in der betreffenden Abteilung (Baustrecke) die zur Herstellung des Niederwasserbettes und zur Ausbildung des Fahrwassers erforderliche Vervollständigungsarbeiten vorzunehmen — Weiterer Ausbau —.

Für die Ausführung des Regulierungswerkes in seiner Ersten Anlage wird ein Zeitraum von neun Jahren in Aussicht genommen; fünf Jahre später soll auch der Weitere Ausbau durchgeführt sein.

Die Übergangsbauten am oberen Ende der Regulierung müssen spätestens in dem Zeitpunkte hergestellt werden, wenn die Erste Anlage der Regulierung bei Honau-Wanzenau angelangt ist.

Bauleitung.

Art. V. Zum Zwecke der Ausführung wird die Regulierungsstrecke in zwei Abschnitte geteilt, deren Grenze bei Iffezheim-Neuhäusel liegt.

Die untere Strecke wird von der badischen Wasserbauverwaltung unter der Oberleitung der Oberdirektion des Wasser- und Straszenbaues in Karlsruhe, die obere von der elsasz-lothringischen Wasserbauverwaltung unter der Oberleitung des Ministeriums (Abteilung für Landwirtschaft und öffentliche Arbeiten) in Straszburg ausgeführt.

Mitwirkung eines bayerischen Baubeamten.

Art. VI. Auf etwaigen Wunsch der bayerischen Regierung wird bei der Ausführung der unteren Strecke ein von dieser Regierung bestimmter Ingenieur Verwendung finden.

Förderung des Regulierungswerkes durch die Landesbehörden.

Art. VII. Die drei beteiligten Regierungen werden dafür Sorge tragen, dasz die Landesbehörden den mit der Ausführung des Regulierungswerkes betrauten Organen im gegebenen Falle tunlichst entgegenkommen.

Insbesondere sollen:

a. die mit dem Rheinbau befaszten Behörden die in ihrem Besitze befindlichen Baggerapparate, Schiffe, Gerätschaften und dergleichen, wenn und soweit solche Gegenstände für den Dienst dieser Behörden entbehrlich sind, zur Verwendung bei den Regulierungsarbeiten gegen Kostenersatz für etwaige auszergewöhnliche Abnützung überlassen, sowie die Benützung von den Wasserbauverwaltungen zur Verfügung stehendem Ufergelände zur Entnahme und Lagerung von Baumaterialien, zur Aufstellung von Bau- und Geschirrhütten und als Arbeitsplätze ohne Entgelt gestatten;

b. Erleichterungen, welche durch Gesetz, Verordnung oder Übung hinsichtlich des Bezuges von Faschinenholz für die Zwecke des Rheinbaues eingeführt sind, in gleicher Weise dem Faschinenbezug für das Rheinregulierungswerk gewährt werden.

Regierungskommission.

Art. VIII. Während der Ausführung des Regulierungswerkes soll eine Kommission, zu welcher jede der beteiligten Regierungen einen höheren technischen Beam-

ten abordnet, von Zeit zu Zeit — mindestens aber einmal jährlich — zusammentreten, von dem Fortgang der Arbeiten und deren Erfolgen Kenntnis nehmen und über ihre Wahrnehmungen — geeignetenfalls unter Stellung von Anträgen — an die beteiligten Regierungen berichten.

Die Einberufung dieser Kommission und die Leitung ihrer Verhandlungen steht — jahrweise abwechselnd — dem bayerischen, badischen und dem elsasz-lothringischen Mitglied zu.

Eine Einberufung hat stattzufinden, wenn eine der beteiligten Regierungen darauf anträgt.

Kostengemeinschaft.

Art. IX. 1. Der Kostenaufwand, welcher nach der oben unter Artikel I vereinbarten Verteilung von den drei vertragschlieszenden Staaten gemeinsam getragen wird, betrifft:

a. die Herstellung des Niederwasserbettes im Rhein von Sondernheim (bad. km. 209) bis Kehl-Straszburg (bad. km 124) — einschlieszlich der Entschädigungen, welche im Zusammenhange mit diesen Herstellungen etwa von Dritten beansprucht werden können;

b. die Baggerungen, welche in der bei Sondernheim stromab anschlieszenden Rheinstrecke zur Offenhaltung des Fahrwassers erforderlich werden, und zwar insolange und in dem Umfang, als dahin eine vermehrte Geschiebezufuhr infolge der oberhalb ausgeführten Regulierung stattfindet;

c. die Herstellung der Uebergangsstrecken am oberen Ende der Regulierung bei Kehl-Straszburg;

d. die etwaige infolge der Rheinregulierung notwendig werdende Verlegung der Mündungen von Seitengewässern;

e. die Anschaffung der zur zweckmäszigen Ausführung der Regulierungsarbeiten erforderlichen Baumaschinen, Fahrzeuge, Geräte, Bauhütten und dergleichen;

f. die Leitung und Oberleitung des gemeinsamen Bauwesens mit den nötigen Verwaltungseinrichtungen.

2. Ausgeschlossen von der Kostengemeinschaft bleiben die Kosten:

a. für etwaige infolge der Rheinregulierung notwendig oder wünschenswert werdende Aenderungen an Hafen- und Landungsanlagen sowie an Schiffbrücken und Fähren;

b. für die Instandhaltung, Sicherung oder Regulierung der Uferbauten, wie auch für die Offenhaltung und die Verbakung des Fahrwassers, soweit solche Masznahmen nicht durch die Herstellung des Niederwasserbettes veranlaszt sind.

3. An den für die Ausführung des Regulierungswerkes angeschafften Gegenständen (siehe oben Ziffer 1 lit. *e*) steht Baden und Elsasz-Lothringen ein Eigentumsrecht in dem Verhältnis zu, als sie an dem Aufwand des Regulierungswerkes sich beteiligen.

Nach Abschlusz der gemeinsamen Bauarbeiten sollen diese Gegenstände, soweit sie während der Ausführung nicht verbraucht oder völlig abgenutzt worden sind, den Wasserbauverwaltungen nach einem billigen Wertanschlag käuflich überlassen und, soweit davon kein Gebrauch gemacht wird, in der bei staatlichen Verwaltungen üblichen Weise veräuszert werden.

In gleicher Weise wäre auch mit etwaigen, bei Abschlusz des Regulierungswerkes übrig bleibenden Vorräten von Baumaterialien zu verfahren.

Rechnungs- und Kassenwesen.

Art. X. 1. Der von Bayern zugesagte Pauschalbetrag wird, beginnend mit dem auf die Einleitung des Unternehmens folgenden Kalenderjahre, jeweils am 1. April in zehn gleichen Jahresraten an eine durch Vereinbarung zwischen Baden und Elsasz-Lothringen zu bestimmende Kasse abgeliefert.

2. Baden und Elsasz-Lothringen werden aus den von ihnen bereit zu stellenden Beträgen zunächst die Kosten der von ihren Wasserbauverwaltungen auszuführenden Strecken bestreiten.

Nach Schlusz jedes Baujahres sind die auf die Gemeinschaftsrechnung vereinnahmten und verausgabten Summen durch Mitteilung eines Rechnungsauszuges von der badischen und elsasz-lothringischen Regierung gegenseitig zur Kenntnis zu bringen. Ist die Ausgabe einer der Regierungen hierauf höher gewesen als ihr Anteil, so hat eine Ausgleichung stattzufinden.

Die geprüften Rechnungen nebst Belegen und Abhörakten werden der mitbeteiligten Regierung zur Einsichtnahme und Geltendmachung etwaiger Beanstandungen übermittelt.

Befreiung von Verbrauchssteuern.

Art. XI. Die beteiligten Regierungen werden je für ihr Staatsgebiet dahin Vorkehr treffen, dasz die für die Ausführung des Regulierungswerkes bestimmten Baustoffe und dergleichen von Verbrauchssteuerabgaben an Gemeinden befreit bleiben.

Künftige Unterhaltung des Regulierungswerkes.

Art. XII. 1. Sobald in einer Abteilung (Baustrecke) von mindestens 5 km Länge der Weitere Ausbau der Regulierung vollzogen und dies durch die Regierungskommission (Artikel VIII) anerkannt ist, spätestens aber mit dem sechsten Jahre nach Fertigstellung der Ersten Anlage, geht die Unterhaltung der Bauwerke an denjenigen Staat über, in dessen Gebiet sie gelegen sind.

In den Unterhaltungsarbeiten gehören auch die etwa notwendigen Vervollständigungen einzelner Regulierungswerke, welche der Stromverhältnisse wegen in den auf die Fertigstellung der Ersten Anlage folgenden fünf Jahren nicht in vollem Umfang ausgeführt werden konnten, sowie die zur Ausbildung der angestrebten Fahrwassertiefe nach Ansicht der Regierungskommission (Artikel VIII) etwa noch erforderlichen Masznahmen. In der Unterhaltungspflicht inbegriffen sind auch die Wiederherstellungsarbeiten, welche aus Anlasz der nach erfolgter Übernahme der Bauwerke etwa eintretenden Beschädigungen oder Zerstörungen der Bauwerke notwendig werden.

2. Für den Fall, dasz die Übergangsstreckte bei Kehl-Straszburg in der Form einer Stromspaltung ausgeführt würde, soll die Lage der Landesgrenze im Bereiche der Stromspaltung bei Feststellung des Entwurfs für dieses Bauwerkzwischen Baden und Elsasz-Lothringen vereinbart werden.

Dessen zur Urkunde haben die Bevollmächtigten gegenwärtige Übereinkunft in dreifacher Ausfertigung vollzogen.

Geschehen zu *Baden-Baden*, am 28. November 1901.

VON MARSCHALL. VON LÖSZL. VON TRAUT.

593. 1902, VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEFÖRDERUNG FEUERGEFÄHRLICHER, NICHT ZU DEN SPRENGSTOFFEN GEHÖRENDER GEGENSTÄNDE AUF DEM RHEIN. Baden 9 Oktober 1902 G. u. V. Bl. 1902 Nr. XXXII S. 338, Bayern 25 Februar 1903 G. u. V. Bl. 1903 Nr. 8, Elsass-Lothringen 5 Dezember 1902 Zentr. u. B. Amtsbl. 1902 Nr. 50, Hessen 27 Februar 1903 Reg. Bl. 1903 Nr. 13 und 15, Niederland 23 März 1903 Staatsblad 1903 Nr. 89, Preussen 9 November 1902 A. Bl. Wiesbaden 1902 Nr. 46.

(BADEN.) Nachdem die von den Regierungen der Rheinuferstaaten vereinbarte, am 1. April 1894 in Kraft getretene Verordnung obigen Betreffs auf Grund einer neuerlichen Vereinbarung dieser Staaten in mehrfacher Beziehung Abänderungen erfahren hat, bringen wir die Verordnung in der nunmehr vereinbarten neuen Fassung nachstehend zur öffentlichen Kenntnisz.

Dieselbe tritt an Stelle der im Jahre 1894 verkündeten Verordnung am 1. April 1903 in Kraft.

Zuwiderhandlungen werden nach Artikel 32 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 7. Oktober 1868, Gesetzes- und Verordnungsblatt 1869 Seite 183, mit Geldstrafe von 8 bis 240 Mark bestraft.

Karlsruhe, den 9. Oktober 1902.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

SCHENKEL. Vdt. DÜRR.

(BAYERN.) Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung *Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Luitpold, des Königsreichs Bayern Verweser*, wird nachstehende von den Regierun gen der Rheinuferstaaten vereinbarte Verordnung mit dem Beifügen zur öffentlichen Kenntnis gebracht, dasz Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung nach Maszgabe des Art. 32 der revidierten Rheinschiffahrtsakte bestraft werden.

Die Verordnung gleichen Betreffs, welche mit Bekanntmachung vom 18. März 1894 im Gesetz- und Verordnungsblatt 1894 Nr. 12 S. 124 ff. veröffentlicht worden ist, verliert mit dem Inkrafttreten der neuen Verordnung ihre Giltigkeit.

München, den 25. Februar 1903.

Dr. GRAF v. CRAILSHEIM. Dr. Frhr. v. FEILITZSCH. MILTNER.

(ELSASS-LOTHRINGEN.) Nach Einsicht des Beschlusses der Central-Kommission für die Rheinschiffahrt d. d. Mannheim, den 4. September 1902 wird auf Grund des § 3 des Gesetzes vom 22. April 1902, betreffend die Zuständigkeit in Wasser-und Meliorationsangelegenheiten hiermit verordnet was folgt:

.....

Straszburg, den 5. Dezember 1902.

Ministerium für Elsasz-Lothringen.
Abtheilung für Landwirthschaft u. öffentliche Arbeiten.
Der Unterstaatssekretär
ZORN VON BULACH.

(HESSEN.) Nachdem die von den Regierungen der Rheinuferstaaten vereinbarte, am 1. April 1894 in Kraft getretene Verordnung obigen Betreffs auf Grund einer neuerlichen Vereinbarung dieser Staaten in mehrfacher Beziehung ab-

geändert worden ist, werden diese Abänderungen und im Anschlusz daran der vollständige neue Text der Verordnung nachstehend zur öffentlichen Kenntnis gebracht.

Die neue Verordnung tritt an Stelle der durch Bekanntmachung des unterzeichneten Ministeriums vom 15. Februar 1894 verkündeten Verordnung am 1. April 1903 in Kraft.

Zuwiderhandlungen werden nach Artikel 32 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 — Regierungsblatt Nr. 22 von 1869 — mit Geldstrafe von 8 bis 240 Mark bestraft.

Darmstadt, den 27. Feburar 1903.

Aus Allerhöchstem Auftrag:
Groszherzogliches Staatsministerium.
ROTHE. MUELLER

(NIEDERLAND.) Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid van 12 Februari 1903, la. H, afdeeling Waterstaat A, en van Buitenlandsche Zaken van 17 Februari 1903, 2de afdeeling no. 1972;

Gezien de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in hare gewone zitting van 4 September 1902 vastgestelde politie-bepalingen op het vervoer van lichtontvlambare, niet ontplofbare stoffen op den Rijn;

Den Raad van State gehoord (advies van 10 Maart 1903, no. 16);

Gelet op de nadere voordracht van Onze voornoemde Ministers van 19 Maart 1903, la. H, afdeeling Waterstaat, en van 21 Maart 1903, 2de afdeeling, no. 3718;

Gelet op de artt. 1, 32 en 46 der herziene akte omtrent de Rijnvaart van 17 October 1868, voor zooveel noodig goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* no. 37);

Hebben goedgevonden en verstaan:

1°. te bekrachtigen de navolgende

Politie-bepalingen op het vervoer van licht-ontvlambare, niet ontplofbare stoffen op den Rijn.

.....

2°. te bepalen, dat bij het in werking treden van de sub 1°. bedoelde politiebepalingen, die bij Koninklijk besluit van 29 Maart 1894 (*Staatsblad* no. 49) vastgestelde verordening op het bovengenoemde vervoer wordt ingetrokken.

Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Buitenlandsche Zaken zijn belast met de uitvoering van dit besluit, dat in het *Staatsblad* en gelijktijdig in de *Staatscourant* geplaatst en aan den Raad van State medegedeeld zal worden.

's-Gravenhage, den 23sten Maart 1903. WILHELMINA.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
DE MAREZ OYENS.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
R. MELVIL VAN LYNDEN.

Uitgegeven den *dertigsten* Maart 1903
De Minister van Justitie
J. A. LOEFF.

(PREUSSEN.) Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Ges.-Samml. S. 195) werden mit Zustimmung des Bezirksausschusses und unter Bezugnahme auf den Artikel 32 der revidierten Rheinschifffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 (Ges.-Samml. für 1869 S. 798) die nachstehenden von den Regierungen der Rheinuferstaaten beschlossenen Vorschriften für den Rhein innerhalb des Regierungsbezirks Wiesbaden — mit Ausnahme der Strecke von Bingen abwärts — erlassen.

Wiesbaden, den 9. November 1902.

Der Königl. Regierungs-Präsident.
J. v. Bake.

§ 1. Als feuergefährlich im Sinne dieser Verordnung gelten:

a. Rohpetroleum und dessen Destillationsprodukte;

b. alle aus Teer oder Teerölen (Harz-, Steinkohlen-, Braunkohlen-, Torf- und Schieferteer) bereiteten flüchtigen Stoffe,

die unter *a* und *b* bezeichneten Stoffe jedoch nur, soweit deren Entflammbarkeit, im Pensky'schen Apparat bestimmt, unter 80° C. liegt.

c. Schwefeläther (Äthyläther), Kollodium und Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol);

d. rote rauchende Salpetersäure;

e. weiszer und gelber, sowie roter (amorpher) Phosphor;

f. Bucher'sche Feuerlöschdosen.

Die unter *a* und *b* bezeichneten Stoffe, soweit sie nach obiger Einschränkung als feuergefährlich gelten, werden nach dem Grade der Feuergefährlichkeit in drei Klassen eingeteilt, je nachdem sie bei 17,5° C ein spezifisches Gewicht haben von:

(Klasse I) mindestens 0,780,

(Klasse II) weniger als 0,780 und mehr als 0,680,

(Klasse III) 0,680 oder weniger.

§ 2. Die in § 1 lit. *a* und *b* genannten Gegenstände dürfen auf dem Rhein nur befördert werden entweder:

a. in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäszen, oder

Art. 1. Als licht-ontvlambaar, in den zin dezer verordening, gelden de volgende stoffen:

a. ongezuiverde petroleum en de daaruit gedistilleerde producten;

b. alle uit teer of teer-oliën (hars-, steenkolen-, bruinkolen-, turf- en leiteer) bereide vluchtige stoffen;

de sub *a* en *b* genoemde stoffen evenwel alleen, voor zoover haar ontvlammingspunt, met den toestel van Pensky bepaald, beneden 80° Celsius ligt.

c. zwavelaether (aethylaether), collodium en zwavelkoolstof (zwavelalkohol);

d. rood, rookend salpeterzuur;

e. witte en gele alsmede roode (amorphe) phosphorus;

f. Buchersche extincteurs.

De sub *a* en *b* vermelde stoffen, voor zoover zij volgens bovenstaande beperking als licht-ontvlambaar gelden, worden naar den graad der licht-ontvlambaarheid in drie klassen ingedeeld, naar gelang zij bij eene temperatuur van 17,7 graden Celsius een specifiek gewicht hebben van:

(Klasse I) ten minste 0,780;

(Klasse II) minder dan 0,789 en meer dan 0,680;

(Klasse III) 0,680 of minder.

Art. 2. De in artikel 1, sub *a* en *b*, vermelde stoffen mogen op den *Rijn* slechts vervoerd worden:

a. in dichte en stevige metalen pakmiddelen of

b. in Gefäszen aus Glas oder Steinzeug.

Die Gegenstände der Klassen I und II auszerdem

c. in besonders guten, dauerhaften Fässern.

Bei der Beförderung in Gefäszen aus Glas oder Steinzeug sind noch folgende Vorschriften zu beachten:

1) Werden mehrere Gefäsze in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

2) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäsze in soliden, mit einer guten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig, die Schutzdecke, musz, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf für die Stoffe der Klasse I bei Verwendung von Glasgefäszen 60 Kilogramm, bei Verwendung von Gefäszen aus Steinzeug 75 Kilogramm und für die Stoffe der Klassen II und III bei Verwendung beider Arten von Gefäszen 40 Kilogramm nicht übersteigen.

Jedes Frachtstück, welches Gegenstände der II. und III. Klasse enthält, ist mit einer deutlichen, auf rotem Grund gedruckten Aufschrift: „Feuergefährlich" zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefäszen aus Glas oder Steinzeug, welche Gegenstände der Klassen II und III enthalten, haben auszerdem die Aufschrift: „Musz getragen werden" zu erhalten.

Die Bestimmungen über die Beförderung von Petroleum auf dem Rhein in

b. in pakmiddelen van glas of steengoed.

De stoffen der klassen I en II bovendien:

c. in bijzonder goede,duurzame vaten.

Bij het vervoer in pakmiddelen van glas of steengoed zijn nog de volgende voorschriften in acht te nemen:

1. Worden meer dan één flesch of kruik in één collo vereenigd, zoo moeten zij in stevige houten kisten met stroo, hooi, zemelen, zaagsel, bergmeel of andere los samenhangende stoffen vastgepakt zijn.

2. Bij inpakking van slechts één flesch of kruik te gelijk, moet de verzending daarvan in solide, van een goed deksel en van handvatsels voorziene en met voldoende inpakkingsmateriaal gevulde manden of kuipen geschieden. Het deksel moet, indien het uit stroo, riet, biezen of dergelijk materiaal bestaat, met leem- of kalkmelk of eene gelijksoortige stof, onder bijvoeging van waterglas gedrenkt zijn.

Het bruto gewicht per collo mag voor de stoffen der klasse I, bij gebruikmaking van glazen pakmiddelen, niet meer bedragen dan 60 K.G.; bij gebruikmaking van steenen pakmiddelen, niet meer dan 75 K.G.; en voor de stoffen der klassen II en III bij gebruikmaking van beide soorten van pakmiddelen, niet meer dan 40 K.G.

Elk collo, dat voorwerpen der klassen IIen III bevat, moet van een duidelijk, op rooden grond gedrukt opschrift: „Gevaar voor brand" voorzien zijn. De manden en kuipen, die stoffen der klassen II en III in glazen of steenen pakmiddelen bevatten, moeten bovendien voorzien zijn van het opschrift: „Moet gedragen worden".

Op de bepalingen omtrent het vervoer van petroleum op den *Rijn* in ketel-

Kastenschiffen werden durch diese Vorschriften nicht berührt.

§ 3. Schwefeläther (Äthyläther) sowie Kollodium dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefäszen aus Metall oder Glas versendet werden. Die Verpackung dieser Gefäsze, und zwar sowohl der Metall- wie der Glasgefäsze, musz bei Vereinigung mehrerer Gefäsze in einem Frachtstücke den in § 2 Ziffer 1, und bei Einzelverpackung den in § 2 Ziffer 2 gegebenen Vorschriften entsprechen mit der Maszgabe, dasz bei Einzelverpackung das Bruttogewicht des Kollo 60 Kilogramm nicht übersteigen darf.

§ 4. Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) darf nur befördert werden entweder:

1) in dichten Gefäszen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt;

oder 2) in Blechgefäszen von höchstens 75 Kilogramm brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefäsze müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen, oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein;

oder 3) in Glasgefäszen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

§ 5. Die Beförderung der roten rauchenden Salpertersäure unterliegt folgenden Vorschriften:

Falls dieselbe in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt wird, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäsze oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein. Die Ballons und Flaschen müssen in den Gefäszen mit einem mindestens ihrem Inhalte

schepen, maken de voorschriften dezer verordening geen inbreuk.

Art. 3. Zwavelaether (aethylaether alsook collodium mogen slechts in volkomen dicht gesloten glazen of metalen flesschen verzonden worden. De inpakking, zoowel bij gebruik van metalen als van glazen flesschen, moet in geval van vereeniging van meer dan één stuk in één collo, overeenkomstig de in art. 2, no. 1, en in geval van inpakking van slechts één flesch tegelijk, overeenkomstig de in art. 2, no. 2, gegeven voorschriften geschieden, met dien verstande dat, bij inpakking van slechts één flesch, het bruto-gewicht van elk collo niet meer dan 60 K.G. mag bedragen.

Art. 4. Zwavelkoolstof (zwavel-alkohol) mag slechts vervoerd worden òf

1. in dichte emballage van sterk, behoorlijk geklonken plaatijzer van een inhoud van ten hoogste 500 K.G., òf

2. in blikken emballage van ten hoogste 75 K.G. bruto, die boven en beneden met ijzeren banden versterkt is. Deze voorwerpen moeten òf door gevlochten manden òf door kuipen omgeven, òf in kisten met stroo, hooi, zemelen, zaagsel, bergmeel of andere los samenhangende stoffen gepakt zijn; òf

3. in glazen flesschen, die in stevige houten kisten met stroo, hooi, zemelen, zaagsel, bergmeel of andere los samenhangende stoffen vast omringd zijn.

Art. 5. Het vervoer van rood, rookend salpeterzuur moet overeenkomstig de volgende voorschriften geschieden.

In geval het in ballons, flesschen of kruiken verzonden wordt, moeten deze voorwerpen dicht gesloten, goed gepakt en in daarvoor bijzonder ingerichte, van sterke en gemakkelijke handvatsels voorziene kuipen of gevlochten manden geplaatst zijn. De ballons en flesschen moeten in hunne verpakking omgeven zijn door eene ten minste met hunnen

gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter, trockenerdiger Substanzen umgeben sein.

Falls dieselbe in Metallbehältern versendet wird, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

§ 6. Weiser und gelber Phosphor musz mit Wasser umgeben in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlötet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen auszerdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen und müssen äuszerlich als „gewöhnlichen gelben (weiszen) Phosphor enthaltend" und mit „oben" bezeichnet sein.

Roter amorpher Phosphor ist in gut verlötete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespänen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äuszerlich als „roten Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

§ 7. Bucher'sche Feuerlöschdosen dürfen nur in blechernen Hülsen befördert werden. Diese Hülsen müssen in Kistchen eingestellt werden, welche höchstens 10 Kilogramm fassen und inwendig mit Papier verklebt sind. Diese Kisten müssen sodann in gröszere, gleichfalls mit Papier ausgeklebte Kisten verpackt werden.

§ 8. Falls die in den §§ 2 und 3 aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als 10 Kilogramm zum Versand kommen, ist es gestattet, sie sowohl miteinander als mit anderen, weder zu den Sprengstoffen noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Sie müssen dabei in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen loinhoud overeenkomende hoeveelheid gedroogd bergmeel of andere daarvoor geschikte droge, poederachtige stof.

In geval het in metalen verpakking verzonden wordt, moeten de pakmiddelen dicht en van goede sluitingen voorzien zijn.

Art. 6. Witte en gele phosphorus moet met water omgeven, in blikken bussen, die ten hoogste 30 K.G. bevatten en dicht gesoldeerd zijn, in stevige kisten vastgepakt zijn. De kisten moeten bovendien twee sterke handvatsels bezitten, mogen niet meer dan 100 K.G. wegen en moeten uitwendig gemerkt zijn met de woorden: „Bevat gewonen gelen (witten) phosphorus" en „Boven".

Roode (amorphe) phosphorus moet gepakt zijn in goed gesoldeerde blikken bussen, die in stevige kisten, met zaagsel opgevuld, geplaatst zijn. Deze kisten mogen niet meer dan 90 K.G. wegen en moeten uitwendig gemerkt zijn met de woorden: „Bevat rooden phosphorus".

Art. 7. Buchersche extincteurs mogen slechts in blikken hulzen vervoerd worden. Deze hulzen moeten geplaatst worden in kistjes, die ten hoogste 10 K.G aan gewicht inhouden en van binnen met papier beplakt zijn. Deze kisten moeten vervolgens in grootere, eveneens van binnen met papier beplakte kisten gepakt zijn.

Art. 8. In geval de in de artt. 2 en 3 vermelde scheikundige praeparaten in hoeveelheden van niet meer dan 10 K.G. verzonden worden, is het geoorloofd, die zoowel met elkander als met andere, noch tot de ontplofbare, noch tot de bijtende en lichtontvlambare stoffen behoorende, voorwerpen in één collo te vereenigen. Zij moeten daarbij in dicht gesloten glazen of blikken flesschen, met stroo, hooi, zemelen, zaagsel, bergmeel of andere los samenhangende stoffen in

ckeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet sein.

Die rote rauchende Salpetersäure darf in der gleichen Menge und in der gleichen Weise nur mit gleichen Mengen anderer Mineralsäuren, mit Ausnahme von Brom, und mit anderen, weder zu den Sprengstoffen noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen in ein Frachtstück vereinigt werden. Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 Kilogramm darf mit anderen, weder zu den Sprengstoffen, noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen zu einem Frachtstück vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstückes in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Substanzen fest eingebettet ist.

Die Vereinigung von Phosphor und Bucher'schen Feuerlöschdosen mit anderen Gegenständen zu einem Frachtstücke ist auch in kleinen Mengen nicht statthaft.

§ 9. Die in den §§ 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 8 genannten Behälter (Gefässe aus Metall, Fässer, Kisten, Kübel und Körbe) müssen auf den Schiffen so verstaut sein, dasz sie weder an einander stoszen, noch herabfallen können.

§ 10. Feuergefährliche Gegenstände dürfen auf Dampfschiffen nur auf dem Verdeck, auf Schiffen, welche zur Personenbeförderung dienen, überhaupt nicht verladen werden.

§ 11. Schiffsräume, in welchen feuergefährliche Gegenstände untergebracht sind, dürfen nur mit Sicherheitslampen betreten, und es darf in ihnen nicht geraucht werden. Liegen solche Räume unter Deck, so müssen sie eine wirksame Oberflächenventilation haben.

mag in dezelfde hoeveelheid en op de stevige kisten vastgepakt zijn.

Het roode, rookende salpeterzuur zelfde wijze slechts met eene gelijke hoeveelheid van andere minerale zuren, met uitzondering van bromium, en met andere, noch tot de ontplofbare, noch tot de bijtende en licht-ontvlambare stoffen behoorende voorwerpen in één collo vereenigd worden.

Zwavelkoolstof mag tot een gewicht van ten hoogste 2 K.G. met andere, noch tot de ontplofbare, noch tot de bijtende en licht-ontvlambare stoffen behoorende voorwerpen in één collo vereenigd worden, wanneer de zwavelkoolstof zich in dicht gesloten metalen flesschen bevindt, die met den overigen inhoud des collos in een stevige kist, met stroo, hooi, zemelen, zaagsel of andere los samenhangende stoffen vast ingepakt zijn.

De vereeniging van phosphorus en Buchersche extincteurs met andere voorwerpen in één collo is, ook in kleine hoeveelheden, niet geoorloofd.

Art. 9. De in de artt. 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 8 genoemde pakmiddelen (vaatwerk van metaal, vaten, kisten, kuipen en manden) moeten op de schepen zoo gestuwd zijn, dat zij noch tegen elkander stooten, noch naar beneden vallen kunnen.

Art. 10. Licht-ontvlambare stoffen mogen op stoombooten alleen op het dek, op schepen voor personenvervoer bestemd, in het geheel niet vervoerd worden.

Art. 11. Scheepsruimten, waarin licht-ontvlambare stoffen geborgen zijn, mogen alleen met veiligheidslampen worden betreden en daarin mag niet gerookt worden. Bevinden zulke ruimten zich onder dek, dan moeten zij een goed werkend, in het dek aangebracht ventilatietoestel hebben.

Offenes Feuer darf auf Fahrzeugen, welche feuergefährliche Gegenstände geladen haben, nicht brennen.

Die Schornsteine der Kambusen solcher Fahrzeuge müssen mit Funkenfängern versehen sein.

Auf Deck verladene feuergefährliche Gegenstände, ausgenommen das in Fässern verladene gereinigte Petroleum (Testpetroleum), sind mit dicht schlieszenden Plantüchern bedeckt zu halten.

§ 12. Fahrzeuge, welche feuergefährliche Stoffe geladen haben, sollen bei Tag eine blaue Flagge mit einem groszen weiszen F (lateinische Druckschrift), bei Nacht eine blaue Laterne führen; dieselben müssen mindestens vier Meter über Bord am Maste oder an einer Stange befestigt sein.

Solche Fahrzeuge dürfen nur in einer Entfernung von mindestens 150 Meter von anderen Fahrzeugen oder von bewohnten Gebäuden anlegen, sofern nicht von der Hafenbehörde, und auszerhalb der Häfen von der Ortspolizeibehörde, das Anlegen in einer gröszeren Entfernung vorgeschrieben oder in einer kleineren Entfernung gestattet wird.

Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf Fahrzeuge, welche nur kleine Mengen (bis zu 10 Kilo bezw. bei Schwefelkohlenstoff bis zu 2 Kilo, vergl. § 8) der einzelnen feuergefährlichen Stoffe, sei es in vorschriftsmäsziger Einzelpackung, sei es in vorschriftsmäsziger Zusammenpackung mit anderen Gegenständen (§ 8) mit sich führen, unter der Voraussetzung, dasz das Gesamtgewicht der so mitgeführten kleinen Mengen feuergefährlicher Stoffe 40 Kilo nicht erreicht.

§ 13. Sobald ein mit feuergefährlichen Gegenständen beladenes Fahrzeug seinen Bestimmungsort erreicht hat, musz der Führer die geladenen feuergefährlichen Gegenstände ihrer Menge und Art nach der zuständigen Polizei- oder Ha-

Open vuur mag op vaartuigen, die licht-ontvlambare stoffen aan boord hebben, niet branden.

De schoorsteenen der kombuizen van zulke vaartuigen moeten van vonkenvangers voorzien zijn.

Op dek geladen, licht-ontvlambare stoffen, met uitzondering van de in vaten geladen gezuiverde petroleum (testpetroleum), moeten met dicht gesloten dekkleeden bedekt gehouden worden.

Art. 12. Vaartuigen, welke licht-ontvlambare stoffen aan boord hebben, moeten bij dag eene blauwe vlag met eene groote witte F (latijnsche drukletter), bij nacht eene blauwe lantaarn voeren; deze moeten ten minste 4 M. boven boord aan de mast of aan een staak bevestigd zijn.

Zulke vaartuigen mogen slechts op een afstand van ten minste 150 M. van andere vaartuigen of van bewoonde gebouwen een ligplaats kiezen, voor zoover niet door de haven-autoriteiten en, buiten de havens, door de plaatselijke politie, eene ligplaats op een grooteren afstand voorgeschreven of op een kleineren afstand vergund wordt.

Deze bepalingen vinden geene toepassing op vaartuigen, die slechts kleine hoeveelheden (ten hoogste 10 K.G. en bij zwavelkoolstof ten hoogste 2 K.G., verg. art. 8) van enkele lichtontvlambare stoffen, hetzij volgens de voorschriften afzonderlijk, hetzij volgens de voorschriften met andere voorwerpen (art. 8) samen verpakt, vervoeren, indien namelijk het gezamenlijk gewicht der aldus vervoerde geringe hoeveelheden licht-ontvlambare stoffen geen 40 K.G. bedraagt.

Art. 13. Zoodra een met licht-ontvlambare stoffen beladen vaartuig zijne bestemmingsplaats bereikt heeft, moet degene, die het vaartuig voert, de geladen licht-ontvlambare stoffen naar hare hoeveelheid en soort, onverwijld aan de

fenbehörde unverzüglich angeben und sein Fahrzeug sogleich auf die angewiesene Liegestelle legen.

§ 14. Soll ein Fahrzeug feuergefährliche Gegenstände laden oder solche löschen, so hat der Führer davon der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde vorher Anzeige zu machen.

Diese Behörde bezeichnet die Liegestelle, wo das Laden oder Löschen vorzunehmen und die Frist, binnen welcher es zu beginnen und zu beenden ist. Die Liegestelle soll von bewohnten Gebäuden möglichst entfernt sein. Ohne geschäftliche Veranlassung ist der Zutritt zu der Liegestelle nicht gestattet.

Beim Laden und Löschen darf nicht geraucht, auf dem Fahrzeuge und in der Nähe des Liegeplatzes auch weder Feuer gemacht, noch offenes Licht gebraucht werden.

Bei Dunkelheit ist das Laden und Löschen nur mit besonderer Erlaubnis und nur unter Beleuchtung mit feststehenden Laternen, die mindestens zwei Meter über dem Arbeitsboden angebracht sind, gestattet.

Bei der Ladung, wie beim Löschen dürfen die Körbe und Kübel mit Gefäszen aus Glas oder Steinzeug, welche Stoffe enthalten, die zu den Klassen II und III der in § 1 lit. *a* und *b* bezeichneten Gegenstände gehören, nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder auf dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

§ 15. Der Ablader hat dem Führer des Fahrzeuges und dieser auszer der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde (vergl. §§ 13 und 14) auch allen, welche beim Laden oder Löschen der feuergefährlichen Gegenstände beschäftigt werden, von deren Feuergefährlichkeit Mitteilung zu machen, und zwar auch dann, wenn die Feuergefährlichkeit schon aus der Art der Verpackung und ihrer Be-

bevoegde politie- of havenautoriteiten aangeven en zijn vaartuig terstond op de aangewezen ligplaats vastleggen.

Art. 14. Indien een vaartuig licht-ontvlambare stoffen moet laden of lossen, moet degene, die het voert, daarvan aan de bevoegde politie- of havenautoriteiten vooraf kennis geven.

Deze autoriteit wijst de ligplaats aan, waar het laden of lossen moet geschieden, en den termijn, binnen welken het moet beginnen en eindigen. De ligplaats moet zoo ver mogelijk van bewoonde gebouwen verwijderd zijn. Zonder aan het beroep ontleende aanleiding, is de toegang tot de ligplaats niet geoorloofd.

Bij het laden en lossen mag niet gerookt, op het vaartuig en in de nabijheid der ligplaats noch gestookt, noch open licht gebruikt worden.

Gedurende de duisternis is het laden en lossen slechts met bijzondere toestemming vergund, en slechts onder verlichting met vaststaande lantaarns, die ten minste twee meter boven den werkvloer zijn gebracht.

Bij het laden en bij het lossen mogen de manden en kuipen met glazen of steenen pakmiddelen, welke stoffen bevatten, die tot de klassen II en III der in artikel 1, litt. *a* en *b*, aangeduide voorwerpen behooren, niet op karren vervoerd, noch op de schouders of op den rug, maar alleen aan de aan bedoelde pakmiddelen aangebrachte handvatsels gedragen worden.

Art. 15. De aflader moet den schipper en deze, behalve aan de bevoegde politie- en havenautoriteit (verg. artt. 13 en 14) ook aan allen, die bij het laden of lossen der licht-ontvlambare stoffen werkzaam zijn, van hare ontvlambaarheid kennis geven, ook dan, wanneer de licht-ontvlambaarheid reeds uit den aard der verpakking en uit de daarop gestelde aanduiding af te leiden zou zijn.

zeichnung zu entnehmen sein sollte.

Die gleiche Anzeige hat zu machen:

a. wer die Güter dem Ablader behufs der Verladung übersendet, dem Ablader,

b. wer die Güter einem andern als dem Ablader zur Weiterbeförderung behufs der Verladung übersendet, seinem unmittelbaren Nachmann.

Die vorstehenden Vorschriften (Absatz 1) finden bei Versendung von gereinigtem Petroleum (Testpetroleum) keine Anwendung.

§ 16. Die Bestimmungen dieser Verordnung finden hinsichtlich der Beförderung von gereinigtem Petroleum (Testpetroleum) auf der Stromstrecke unterhalb der Spijkschen Fähre keine Anwendung.

§ 17. Diese Verordnung tritt am 1. April 1903 in Kraft.

Dezelfde kennisgeving moet geschieden:

a. door hem, die den aflader goederen ter aflading toezendt, aan den aflader;

b. door hem, die de goederen aan een ander dan den aflader ter verdere verzending met het oog op de aflading toezendt, aan zijnen onmiddellijken opvolger.

De vorenstaande voorschriften zijn op de verzending van gezuiverde petroleum (testpetroleum) niet van toepassing.

Art. 16. De bepalingen dezer verordening zijn, ten aanzien van het vervoer van gezuiverde petroleum (testpetroleum) op de rivieren beneden het Spijksche veer, niet van toepassing.

Art. 17. Deze verordening treedt in werking op 1 April 1903.

594. 1902, ABÄNDERUNG DER VERORDNUNG DER DEUTSCHEN UFERSTAATEN BETR. DIE DIENSTBÜCHER DER SCHIFFSMANNSCHAFT AUF DEUTSCHEN RHEINSCHIFFEN. Baden 10 Oktober 1902 G. u. V. Bl. 1902 Nr. XXXII S. 343, Bayern, Elsass-Lothringen 8 Dezember 1902 Zentr. u B. Amtsbl. 1902 Nr. 50 S. 289, Hessen 8 April 1903 Reg. Bl. 1903 Nr. 26, Preussen 5 August 1902 A. Bl. Wiesbaden 1902 Nr. 34 S. 409.

§ 2 Ziffer 1 der Verordnung wird gelesen: „in Preussen bei der Polizeibehörde zu Köln und Ruhrort."

595. 7 Februar 1902, DER BADISCHE HAFEN LEOPOLDSHAFEN WIRD GESTRICHEN ALS LANDUNGSPLATZ IM SINNE DES ART. 11 DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE. St.-A. 1902 Nr. IV S. 127.

596. 5 Mai 1902, ABÄNDERUNG DER BADISCHEN BRÜCKENORDNUNGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKEN ZWISCHEN BADEN UND ELSASS-LOTHRINGEN IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN. G. u. V. Bl. 1902 S. 71, vgl. Nr. 597.

597. 15 Mai 1902, ERGÄNZUNG DER BADISCHEN BRÜCKENORDNUNGEN FÜR DIE SCHIFFBRÜCKEN BEI MAXAU UND SPEYER IM EINVERSTÄNDNIS MIT BAYERN. G. u. V. Bl. 1902 S. 104, vgl. Nr. 596.

598. 27/28 Juni 1902, AUSZUG AUS PROTOKOLL II DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE ZWISCHEN RUHRORT UND HOMBERG. Lagemans Nr. 928.

599. 2 August 1902, PREUSSISCHE POLIZEIVERORDNUNG DES OBERPRÄSIDENTEN DER RHEINPROVINZ FÜR DEN SCHIFFS- UND FLOSSVERKEHR DURCH DIE RHEINSCHIFFBRÜCKE ZU COBLENZ. A. Bl. Coblenz 1902.

600. 10 März 1903, ABÄNDERUNG DER ELSASS-LOTHRINGSCHEN VERORDNUNGEN VOM 4 JANUAR/19 FEBRUAR 1883 BETR. DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE. Zentr. u. B. Amtsbl. 1903 Nr. 12 S. 27.

In teilweiser Abänderung der Verordnungen der Bezirkspräsidenten des Ober-Elsasz vom 19. Februar 1883 II 1293 und des Unter-Elsasz vom 4. Januar 1883 V 7734, die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend (Beilage zum Zentral- und Bezirks-Amtsblatt Nr. 11, Jahrgang 1883), verordne ich auf Grund des §. 3 des Gesetzes vom 22. April 1902, betreffend die Zuständigkeit in Wasser- und Meliorationsangelegenheten, was folgt:

§. 1. Zur Untersuchung der Rheinschiffe wird zum 1. April 1903 in Straszburg eine Schiffsuntersuchungskommission (§. 17) errichtet, welche dem Ministerium für Elsasz-Lothringen untersteht.

§. 2. Die gemäsz §. 15 einzureichenden Gesuche sind an den Wasserbauinspektor für den Rhein in Straszburg zu richten.

Straszburg, den 10. März 1903.

Ministerium für Elsasz-Lothringen.
Abteilung für Landwirtschaft u. öffentliche Arbeiten.
Der Unterstaatssekretär.
ZORN VON BULACH.

601. 1904, VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT BETR. DIE BEFÖRDERUNG VON PETROLEUM UND DESSEN DESTILLATIONSPRODUKTEN IN KASTENSCHIFFEN AUF DEM RHEIN. Baden 18 März 1905 G. u. V. Bl. 1905 Nr. V S. 41, Bayern 26 März 1905 G. u. V. Bl. 1905 Nr. 17, Elsass-Lothringen 18 März 1905 Zentr. u. B. Amtsbl. 1905 Nr. 13, Hessen 14 März 1905 Reg. Bl. 1905 Nr. 9, Niederland 2 Mai 1905 Staatsblad 1905 Nr. 131, Preussen 10 März 1905 A. Bl. Coblenz 1905 Nr. 16.

(BADEN.) Nachdem die Regierungen der Rheinuferstaaten den von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in deren auszerordentlicher und ordentlicher Sitzung von 1904 beschlossenen polizeilichen Vorschriften über die Beförderung von Petroleum und dessen Destillationsprodukten in Kastenschiffen auf dem Rhein die Genehmigung erteilt haben, veröffentlichen wir dieselben nachstehend mit dem Anfügen, dasz sie Mit dem 1. April d. J. in Wirksamkeit treten.

Karlsruhe, den 18. März 1905.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.
SCHENKEL. SCHMIDT.

(BAYERN.) Durch Beschlusz der Rheinschiffahrts-Zentralkommission ist die Erlassung neuer gemeinsamer polizeilicher Vorschriften über die Beförderung von Petroleum und dessen Destillationsprodukten in Kastenschiffen auf dem Rhein vereinbart worden.

Nachdem die Vorschriften die Zustimmung sämtlicher beteiligter Rheinuferstaaten gefunden haben, werden dieselben auf Grund Allerhöchster Ermächtigung *Seiner Koniglichen Hoheit des Prinzen Luitpold, des Konigreichs Bayern Verwesers*, nachstehend mit dem Beifügen zur öffentlichen Kenntnis gebracht, dasz

1. die Vorschriften am 1. April 1905 in Wirksamkeit treten,

2. mit diesem Tage die mit Bekanntmachung vom 22. Januar 1890 (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 91) veröffentlichten polizeilichen Vorschriften über die Beförderung von Petroleum in Kastenschiffen auf dem Rhein betreffend, aufgehoben werden, und dasz

3. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften der in Artikel 32 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 vorgesehenen Strafe unterliegen.

München, den 26. März 1905.

Frhr. v. Podewils. Dr. Graf. v. Feilitzsch. v. Miltner.
v. Frauendorfer.

(ELSASS-LOTHRINGEN.)

(HESSEN.) Die nachstehende, von den Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten laut Protokoll XXIV der II. auszerordentlichen Sitzung von 1904 und Protokoll XII der ordentlichen Sitzung von 1904 der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vereinbarte und von den beteiligten Regierungen genehmigte Verordnung obigen Betreffs wird hiermit unter dem Anfügen zur öffentlichen Kenntnis gebracht, dasz die neuen Bestimmungen mit Wirkung vom 1. April 1905 für die Groszherzoglich Hessische Rheinstrecke in Kraft treten. Mit gleichem Zeitpunkt werden die Bestimmungen der Bekanntmachung, den Erlasz polizeilicher Vorschriften für die Beförderung von Petroleum in Kastenschiffen auf dem Rhein betreffend, vom 31. Januar 1890 (Reg.- Bl. Nr. 5 S. 17) aufgehoben.

Zuwiderhandlungen werden nach Artikel 32 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 (Reg. Bl. 1869 Nr. 22 S. 377) mit Geldstrafe von 8 bis 240 Mark bestraft.

Darmstadt, den 14. März 1905.

Groszherzogliches Staatsministerium.
Rothe. Valckenberg.

(NIEDERLAND.) Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid van 16 Maart 1905, La F., Afdeeling Waterstaat, en van Buitenlandsche Zaken, ad interim. van 17 d. a. v. No. 3491, 2de afdeeling;

Gezien de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in hare gewone zitting van 10 September 1904 vastgestelde politiebepalingen op het vervoer van petroleum en hare distillatieproducten in tankschepen op den *Rijn*;

Den Raad van State gehoord, (advies van 11 April 1905, no. 22);

Gelet op de nadere voordracht van Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid van 20 April 1905, La, R., Afdeeling Waterstaat, en van Buitenlandsche Zaken van 27 April 1905, tweede Afdeeling, no. 5244;

Gelet op de artikelen 1, 32 en 46 der herziene akte omtrent de Rijnvaart van 17

October 1868, voor zooveel noodig goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* no. 37);

Hebben goedgevonden en verstaan:

1°. te bekrachtigen de navolgende

Politiebepalingen op het vervoer van petroleum en hare distillatie-producten in tankschepen op den *Rijn*.

.....

2°. te bepalen:

a. dat bij het in werking treden van de sub 1°. bedoelde politiebepalingen, de bij Koninklijk besluit van 25 Februari 1890 (*Staatsblad* no. 28) bekrachtigde politiebepalingen op het bovengenoemde vervoer worden ingetrokken;

b. dat dit besluit in werking treedt op den tweeden dag na dien der dagteekening van het *Staatsblad* en de *Staatscourant*, waarin het is geplaatst.

Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Buitenlandsche Zaken zijn belast met de uitvoering van dit besluit, dat in het *Staatsblad* en gelijktijdig in de *Staatscourant* geplaatst en in afschrift aan den Raad van State medegedeeld zal worden.

Het Loo, den 2den Mei 1905.

WILHELMINA.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
DE MAREZ OYENS.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
W. M. v. WEEDE.

Uitgegeven den *achttienden* Mei 1905.
De Minister van Justitie,
J. A. LOEFF.

(PREUSSEN.) Nachdem die Regierungen der Rheinuferstaaten eine gleichmäszige Regelung der Beförderung von Petroleum und dessen Destillationsprodukten in Kastenschiffen auf dem Rhein beschlossen haben, erlasse ich darüber auf Grund des § 136 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195) für den Rhein in der Provinz Hessen-Nassau und in der Rheinprovinz die nachstehende Polizeiverordnung.

.....

Berlin, den 10 März 1905.

Der Minister für Handel und Gewerbe
MÖLLER.

§ 1. Petroleum und dessen Destillationsprodukte dürfen in offenem Zustande in Kastenschiffen nur dann befördert werden, wenn ihr spezifisches Gewicht bei 17,5° Celsius mehr als 0,68 betragt.

§ 2. Kein Laderaum (Kasten) darf auf mehr als 98 % des Raumes, welchen er einschlieszlich seines etwaigen Domes oder sonstigen Ausdehnungsraumes enthält, gefüllt werden.

Art. 1. Petroleum en hare distillatieproducten mogen in open toestand in tankschepen alleen dan vervoerd worden, wanneer hun soortgelijk gewicht bij 17.5° Celsius meer dan 0.68 bedraagt.

Art. 2. Geen tank mag, met inbegrip van het gebogen deksel wanneer dit is aangebracht, of van eenige andere ruimte voor het uitzetten, tot meer dan 98 percent van zijn inhoud gevuld worden.

§ 3. Auf beladenen Kastenschiffen darf auszer in den unteren Kajüten (Roëf) weder Feuer noch offenes Licht gehalten, noch geraucht werden.

Beim Laden und Löschen darf überhaupt nicht geraucht, auf den Fahrzeugen und in der Nähe des Liegeplatzes auch weder Feuer gemacht, noch offenes Licht gebraucht werden.

Auch dürfen auf den Fahrzeugen weder Sprengstoffe, noch leicht entzündbare Gegenstände vorhanden sein.

§ 4. Die Verwendung von Kraftmaschinen ist auf beladenen Kastenschiffen nicht gestattet.

§ 5. Die Schornsteine der Kambüsen müssen fortwährend mit Funkenfängern versehen sein.

Der zwischen Kajütenraum und angrenzendem Kasten befindliche undurchlässige Zwischenraum musz bei beladenen Schiffen stets mit Wasser gefüllt sein.

§ 6. Kastenschiffe müssen oberhalb der Wasserlinie mit einem um das ganze Schiff laufenden 30 cm breiten hellblauen Anstrich versehen sein und, wenn sie beladen sind, bei Tag eine blaue Flagge mit einem groszen weiszen F (lateinische Druckschrift), bei Nacht eine blaue Laterne führen. Diese müssen mindestens 4 m über Bord am Maste oder an einer Stange befestigt sein.

§ 7. In Schleppzügen darf hinter einem beladenen Kastenschiffe kein anderes Fahrzeug geführt werden. Der Abstand zwischen Schleppboot und Kastenschiff musz mindestens 50 m. betragen.

§ 8. Vorbehaltlich der für Häfen, Lade-, Lösch- und Liegeplätze geltenden besonderen Vorschriften dürfen auf dem Strome und an den Ufern Kastenschiffe nur an den dazu von der zuständigen Polizeibehörde bestimmten Stellen gefüllt und geleert werden.

Art. 3. Op geladen tankschepen mag behalve in de benedenkajuiten (roef) geen vuur of open licht gebrand, en mag niet gerookt worden.

Bij het laden en lossen is het rooken, alsmede op de vaartuigen in de nabijheid der ligplaats het branden van alle vuur en open licht, verboden.

Ook mogen op deze schepen noch ontplofbare stoffen, noch licht-ontvlambare voorwerpen aanwezig zijn.

Art. 4. Het gebruik van krachtmachines is op geladen tankschepen niet geoorloofd.

Art. 5. De schoorsteenen der kombuizen moeten voortdurend van vonkenvangers voorzien zijn.

De waterdichte tusschenruimte, die zich tusschen de kajuiten en de aangrenzende tank bevindt, moet bij geladen vaartuigen steeds met water gevuld zijn.

Art. 6. Tankschepen moeten voorzien zijn van eene boven de waterlijn langs het geheele vaartuig loopende lichtblauwe streep van 30 cM. breedte, bovendien, wanneer zij geladen zijn, bij dag eene blauwe vlag met eene groote witte F. (latijnsche drukletter) en bij nacht eene blauwe lantaarn voeren. Deze moeten ten minste 4 M. boven boord aan den mast of aan een staak bevestigd zijn.

Art. 7. Bij sleepkonvooien mag achter een geladen tankschip geen ander vaartuig worden aangehangen. De afstand tusschen sleepboot en tankschip moet minstens 50 M. bedragen.

Art. 8. Behoudens de voor de havens, laad-, los- en aanlegplaatsen geldende bijzondere voorschriften mogen op de rivier en aan de oevers tankschepen alleen op de door de bevoegde ambtnaren der politie aangewezen plaatsen gevuld en geledigd worden.

§ 9. Die für beladene Kastenschiffe geltenden Vorschriften sind auch dann noch zu beobachten, wenn deren flüssige Ladung zwar gelöscht ist, deren Räume aber noch nicht dermaszen gereinigt und gelüftet sind, dasz keine schädlichen Gase mehr vorhanden sind.

§ 10. Der Führer eines beladenen Kastenschiffes hat die Schiffsmannschaft und alle, welche mit Laden und Löschen desselben beschäftigt sind, auf die Feuergefährlichkeit der Ladung und der zur Sicherung erlassenen Vorschriften aufmerksam zu machen.

§ 11. Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Bestimmungen unterliegen der in Artikel 32 der revidierten Rheinschifffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 vorgesehenen Strafe.

Die Bestimmungen der Bekanntmachung vom 31. Januar 1890, den Erlasz polizeilicher Vorschriften für die Beförderung von Petroleum in Kastenschiffen auf dem Rhein betreffend, sind aufgehoben.

Die Bestimmungen der Bekanntmachung vom 27. Februar 1903, die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörenden Gegenstände auf dem Rhein betreffend, werden nicht berührt.

Die vorstehende Verordnung tritt am 1 April 1905 im Kraft.

Art. 9. De voor geladen tankschepen geldende voorschriften moeten ook dan nog in acht genomen worden, wanneer hunne vloeibare lading weliswaar gelost is, doch hunne ruimen nog niet in die mate zijn gezuiverd en gelucht, dat er geene schadelijke gassen meer aanwezig zijn.

Art. 10. De schipper van een geladen tankschip moet het scheepspersoneel en allen, die bij het laden en lossen van het schip werkzaam zijn, op de lichtontvlambaarheid der lading en de ter beveiliging uitgevaardigde voorschriften opmerkzaam maken.

Art. 11. Overtredingen van vorenstaande bepalingen zijn onderworpen aan de in artikel 32 der herziene Rijn vaart-akte van 17 October 1868 voorgeschreven straf.

602. 1904, DEUTSCHE VERORDNUNG BETR. DIE ERTEILUNG DER RHEINSCHIFFERPATENTE AUF GRUND EINER VEREINBARUNG ZWISCHEN DEN DEUTSCHEN RHEINUFERSTAATEN. Baden 11 November 1904 G. u. V. Bl. 1904 S. 436, Bayern 22 März 1905 G. u. V. Bl. 1905 Nr. 16 S. 165, Elsass-Lothringen 2 Februar 1905 Zentr. u. B. Amtsbl. 1905 Nr. 6 S. 86, Hessen 23 März 1905 Reg. Bl. 1905 Nr. 11, Preussen 12 Oktober 1904 A. Bl. Coblenz 1904 S. 297. Die bayrische Verordnung wird hier abgedruckt.

Nachdem zwischen den Deutschen Rheinuferstaaten über die Erteilung der Rheinschifferpatente eine Vereinbarung getroffen worden ist, wird auf Grund Allerhöchster Ermächtigung *Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Luitpold, des Königreichs Bayern Verwesers*, nachstehend die vereinbarte Verordnung veröffentlicht und zum Vollzuge folgendes bestimmt:

1. Die Verordnung tritt am 1. April 1905 in Kraft.

2. Mit diesem Tage werden die Vorschriften in Abschnitt I der K. Allerhöchsten Verordnung vom 27. Mai 1887, die Rheinschifferpatente und die Dienstbücher der Schiffsmannschaften auf dem Rheine betreffend (Gesetz- und Verordnungsblatt 1887 S. 345 bis 348), sowie die Bekanntmachung vom 12. Januar 1900, die Abänderung der Ziffer 4 lit. A des Schluszprotokolls zu Artikel 15 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 betreffend (Gesetz- und Verordnungsblatt 1900 S. 52 bis 54), aufgehoben.

3. Zuwiderhandlungen der Schiffer gegen die Bestimmungen der Verordnung werden gemäsz Artikel 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852, die Benützung des Wassers betreffend, im Zusammenhalt mit Artikel 1 des Gesetzes vom 8. November 1875 „die Bestimmung von Geldstrafen und einigen Geldsätzen nach der Reichswährung betreffend", und dem Artikel 3 Ziffer 10 lit. b des Gesetzes vom 18. August 1879 zur Ausführung der Reichsstrafprozeszordnung mit Geldstrafe bis zu 180 *M* oder mit Haft bis zu einem Monat bestraft.

4. Ortspolizeibehörde im Sinne des § 3 der Verordnung und Polizeibehörde im Sinne des § 4 ist in Gemeinden mit städtischer Verfassung der Magistrat, auszerdem der Bürgemeister.

5. Die nach § 3 der Verordnung dem Rheinschiffahrtsinspektor zugewiesenen Obliegenheiten und Befugnisse werden durch das für den Wohn- oder Aufenthaltsort des Bewerbers zuständige Straszen- und Fluszbauamt ausgeübt.

6. Die nach § 3 der Verordnung für die Patenterteilung zuständige Stelle ist die dem einschlägigen Straszen- und Fluszbauamt vorgesetzte K. Regierung, Kammer des Innern.

7. Die für die bayerischen Mainschiffer, welche den Rhein befahren wollen, auszustellenden Patente gelten als Bescheinigungen im Sinne des § 7 der Verordnung.

8. Für die Erteilung des Patents ist eine Gebühr von 3 *M* zu entrichten.

9. Die Einziehung der Patente erfolgt durch diejenige K. Regierung, Kammer des Innern, welche das Patent ausgestellt hat.

10. Von jeder Patenterteilung, sowie von jeder Patenteinziehung hat die Regierung dem Bauamt, welches das Gesuch behandelt hat, und dem K. Straszen- und Fluszbauamt Speyer Nachricht zu geben.

München, den 22. März 1905.

Frhr. v. Podewils. dr. Graf v. Feilitzsch. v. Frauendorfer.

Verordnung betreffend die Erteilung der Rheinschifferpatente.

§ 1. Wer das in Artikel 15 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 vorgeschriebene Patent über die Befugnis zum selbständigen Betriebe des Gewerbes als Rheinschiffer erwerben will, hat nachzuweisen:

a) zur Führung von Dampfschiffen die praktische Ausübung des Schiffahrtsgewerbes während mindestens sieben Jahren, wavon mindestens ein Jahr der praktischen Erlernung der Dampfschiffahrt gewidmet war, und die Vollendung des 25. Lebensjahres;

b) zur Führung von sonstigen Schiffen die praktische Ausübung des Schifffahrtsgewerbes während mindestens sechs Jahren und die Vollendung des 23. Lebensjahres;

c. zur Führung von Segelschiffen von höchstens 50 Tonnen = 1000 Zentner

Tragfähigkeit auf bestimmten kurzen Rheinstrecken oberhalb Worms die praktische Ausübung des Schiffahrtsgewerbes während mindestens zwei Jahren, wobei wenigstens zeitweilig das Ruder geführt worden ist, und die Vollendung des 18. Lebensjahres.

Denjenigen, welche die Abgangsprüfung an einer von der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt als dazu geeignet erklärten Schifferschule bestanden haben, ist das Patent zu erteilen, wenn sie mindestens vier Jahre, oder bei der Führung von Dampschiffen fünf Jahre die Schifffahrt praktisch ausgeübt und das 21. Lebensjahr vollendet haben.

Das Patent wird für bestimmte Strecken des Rheins oder den ganzen schiffbaren Rhein erteilt, sofern nachgewiesen ist, dasz mindestens die Hälfte der erforderlichen Fahrzeit auf Schiffen zugebracht ist, welche die im Patent angegebene Strecke befahren.

In dem Falle der Litera c musz die Schiffahrt während zweier vollen Jahre auf der Strecke für welche das Patent nachgesucht wird, ausgeübt worden sein.

Als Fahrzeit wird nur die Zeit gerechtet, die während einer Reise tatsächlich in Ausübung der Schiffahrt zugebracht worden ist. In die Fahrzeit sind auch die Lade- und Löschzeit, sowie die infolge von Hochwasser, Eisgang, Niedrigwasser oder Unfall etc. eingetretenen kürzeren Unterbrechungen der Fahrzeit einzurechnen. Das gleiche gilt von geringfügigen Zwischenpausen, in welchen ein Schiff zwischen zwei Reisen unbeschäftigt liegt.

Dagegen sind die Zeiten längeren Stilliegens der Schiffahrt nicht in die Fahrzeit einzurechnen.

§ 2. Der in § 1 geforderte Nachweis ist durch Vorlage des vorgeschriebenen Dienstbuches (Ziffer 4 B lit. a, b und g des Schluszprotokolls zur revidierten Rheinschiffahrtsakte) zu erbringen. Erstreckt sich die Dienstzeit des Bewerbers auch auf die Zeit vor dem 1. April 1902, so ist auch das nach den früheren Vorschriften ausgestellte Dienstbuch vorzulegen.

Soweit nicht bereits im Dienstbuch durch Einträge patentierten Rheinschiffer, bei denen der Bewerber gelernt oder im Dienst gestanden hat, beurkundet ist, dasz derselbe während der vorgeschriebenen Zeit die Rheinschiffahrt erlernt, sowie die Strecke für welche das Patent nachgesucht wird, während der vorgeschriebenen Zeit befahren und dabei die Führung des Ruders mitbesorgt hat, ist dieser Nachweis durch besondere Zeugnisse der patentierten Rheinschiffer, bei welchen der Bewerber gelernt oder in Dienst gestanden hat, zu erbringen.

Können auch solche Zeugnisse nicht beigebracht werden, so sind Zeugnisse anderer patentierter Rheinschiffer vorzulegen, denen zuverlässig bekannt ist, dasz der Bewerber die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt hat. Auch diese Zeugnisse sollen mit tunlichster Genauigkeit die erforderlichen Angaben, insbesondere auch hinsichtlich der befahrenen Strecken und der Fahrzeit, enthalten.

Die Vollziehung der nach Vorstehendem erforderlichen Zeugnisse musz in Gegenwart eines öffentlichen Beamten geschehen und von diesem beglaubigt werden. Die Rheinschiffer haben bei ihrer Namensunterschrift mit anzugeben, unter welchem Datum, von welcher Behörde und für welche Stromstrecke ihr Patent erteilt ist.

§ 3. Das Gesuch um Erteilung eines Rheinschiffer-Patents ist der Ortspolizeibehörde des Wohnortes und in Ermangelung eines solchen, derjenigen des letzten längeren Aufenthaltes zu übergeben oder zu Protokoll zu erklären. Bei der Orts-

polizeibehörde sind zugleich das Dienstbuch, gegebenenfalls die nach § 2 zugelassenen Zeugnisse und das etwaige Abgangszeugnis einer Schifferschule einzureichen. Das Gesuch musz die Stromstrecke angeben, für welche das Patent nachgesucht wird. Personen, welche in einem deutschen Rheinuferstaat weder Wohn- noch Aufenthaltsort haben und sich um ein Rheinschiffer-Patent bewerben wollen, haben ihr Gesuch mit den erforderlichen Nachweisungen einzureichen:

1. in Preuszen bei dem Königl. Regierungspräsidenten zu Cöln,
2. in Hessen bei dem Groszh. Kreisamt zu Mainz,
3. in Baden bei dem Groszh. Bezirksamt Mannheim,
4. in Bayern bei der Königl. Regierung, K. d. I., der Pfalz,
5. in Elsasz-Lothringen bei dem Kaiserl. Polizeidirektor in Straszburg.

Die Ortspolizeibehörde oder die eben bezeichneten Dienststellen haben das Gesuch mit einem Führungszeugnis sowie einem Signalement der Person des Bewerbers und den vorbezeichneten Stücken dem Rheinschiffahrts-Inspektor zu übersenden. In dem Führungszeugnis ist insbesondere auch anzugeben, ob der Bewerber Bestrafungen und gegebenenfalls welche wegen der in Artikel 19 und 20 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte angeführten Verfehlungen erlitten hat. Der Rheinschiffahrts-Inspektor hat den Antrag zu prüfen und, sofern Anstände sich nicht ergeben, der für die Patenterteilung zuständigen Stelle mit seiner gutachtlichen Äuszerung zu überreichen. Die Prüfung hat sich auch darauf zu erstrecken, ob nicht nach Maszgabe der Artikel 19 und 20 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte eine zeitweise oder gänzliche Versagung der Patenterteilung geboten oder angezeigt erscheine.

Sind die gesetzlichen Bedingungen erfüllt, so wird das Patent nach dem dieser Verordnung beigefügten Formular erteilt und dem Bewerber nach Beifügung dessen eigener Vor- und Familiennamen enthaltender Unterschrift ausgehändigt. Davon, dasz dies geschehen, wird dem Rheinschiffahrts-Inspektor behufs Eintragung in das Schifferverzeichnis Mitteilung gemacht.

Anträge auf Änderung oder Erneuerung des Signalements (Artikel 17 der Akte) sind auch an den Rheinschiffahrts-Inspektor zu richten, der die Änderung oder Erneuerung auf dem Patente vermerken wird.

Verlegt ein patentierter Rheinschiffer seinen Wohnsitz aus einem Uferstaat in den andern, so hat er sich persönlich oder schriftlich bei dem für den neuen Wohnort zuständigen Rheinschiffahrts-Inspektor zu melden, welcher die Wohnsitzänderung auf dem Patente vermerken, in dem Schifferverzeichnis eintragen und der zur Patenterteilung zuständigen Behörde Anzeige erstatten wird.

Behufs Berichtigung des Schifferverzeichnisses ist dem Rheinschiffahrts-Inspektor auch von der Zurücknahme und dem Erlöschen der Rheinschiffer-Patente Kenntnis zu geben.

§ 4. Im Falle der Zurücknahme oder des Erlöschens eines Schifferpatents hat die Poliezeibehörde an dem Wohnorte des Patentinhabers das Patent einzuziehen und dasselbe derjenigen Stelle, die es erteilt hat, zu überreichen.

Ist die Einziehung nicht ausführbar, so ist die Zurücknahme oder das Erlöschen des Patents in geeigneter Weise bekannt zu machen.

§ 5. An Stelle eines verloren gegangenen Patents kann ein neues Patent ausgefertigt werden, jedoch ist die Ungültigkeit des verlorenen auszusprechen und die bezügliche Erklärung auf Kosten des Antragstellers in geeigneter Weise be-

kannt zu machen. Die zweite Ausfertigung ist ausdrücklich als solche zu bezeichnen und der Grund für deren Ausstellung mit anzugeben. Zur Erneuerung ist nur diejenige Behörde zuständig, die das erste Patent erteilt hat.

§ 6. Die auf Grund der bisher geltenden Bestimmungen erteilten Rheinschiffer-Patente bleiben, sofern sie nicht zurückgenommen werden, oder erloschen sind, ferner in Kraft.

§ 7. Die vorstehenden Bestimmungen finden auch bezüglich der nach Artikel 18 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte erforderlichen Bescheinigungen für Schiffer der Nebenflüsse des Rheins und der Wasserstraszen zwischen dem Rhein und der Schelde entsprechende Anwendung mit der Maszgabe, dasz die Zurücknahme der Bescheinigung gemäsz Artikel 21 der Akte durch diejenige Behörde erfolgt, welche die Bescheinigung ausgestellt hat.

Rheinschiffer-Patent. ANLAGE.

Nachdem der N. N. (Vorname und Familienname) .... Jahre alt, Sohn des N. N. (Vor- und Familienname des Vaters) zu N. N. im ..... N. N. wohnhaft, nachgewiesen hat, dass er die erforderliche Befähigung zum Betriebe der Rheinschiffahrt besitzt, wird ihm hierdurh die Befugnis zur Führung

eines Segelschiffs / Dampfschiffs

auf dem schiffbaren Rheine für die Strecke von N. N. bis N. N. erteilt.

Gegeben .....

L. S.

.....

Signalement des Patentinhabers
(wie im Dienstbuch)
Eigenhändige Unterschrift des Inhabers

.....

Unterzeichnet in Gegenwart und bescheinigt von dem Beambten

.....

603. 14 März 1904, DIE BADISCHE RECHTE RHEINSTRECKE OBERHALB DER HÜNINGER BRÜCKE WIRD IHRER EIGENSCHAFT ALS LANDUNGSPLATZ IM SINNE DES ART. 11 DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE VOM 17 OKTOBER 1868 ENTKLEIDET, DER LANDUNGSPLATZ BEI SCHUSTERINSEL, GEMEINDE WEIL, IM AMTSBEZIRK LÖRRACH, ERHÄLT DIESE EIGENSCHAFT. St.-A. 1904 Nr. IX S. 203.

604. 15 März—7 September 1904, AUSZUG AUS PROTOKOLL II UND IV DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI CÖLN. Lagemans Nr. 949.

605. 24 November 1904, ABÄNDERUNG DER BADISCHEN BRÜCKENORDNUNGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFBRÜCKEN ZWISCHEN BADEN UND ELSASS-LOTHRINGEN IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN. G. u. V. Bl. 1904 Nr. XXXI, vgl. Nr. 606.

606. 7 Dezember 1904, ABÄNDERUNG DER ELSASS-LOTHRINGSCHEN BRÜCKENORDNUNGEN IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN. Zentr. u. B. Amtsbl. 1904 Nr. 51 S. 181, vgl. Nr. 605.

607. 1905, ABÄNDERUNG DER POLIZEIORDNUNG VON 1897. Baden 18 März 1905 G. u. V. Bl. 1905 Nr. V S. 106, Bayern 22 März 1905 G. u. V. Bl. 1905 Nr. 19 S. 207, Elsass-Lothringen 18 März 1905 Zentr. u. B. Amtsbl. 1905 Nr. 13 S. 105, Hessen 15 März 1905 Reg. Bl. 1905 Nr. 8, Niederland 7 April 1905 Staatsblad 1905 Nr. 126, Preussen 10 März 1905 A. Bl. Coblenz Nr. 20. In allen Uferstaaten ausserhalb Preussen ist anlässlich dieser Abänderung ein neuer Text der Polizeiordnung gleichzeitig veröffentlicht worden. Hier wird nur der deutsche Text der Abänderungen abgedruckt.

§ 1. I. § 2 erhält folgenden Zusatz zwischen Ziffer 3 und 4 als künftige Ziffer 4:

„Auf Rheinseeschiffe, welche ihre Tauglichkeit zur See- und Küstenfahrt durch ein Klassifizierungszeugnis des Schiffs-Klassifikationsunternehmens „Germanischer Lloyd" zu Berlin oder einer anderen seitens sämtlicher Uferstaaten als zuständig anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachweisen und mit einer Tiefgangslinie versehen sind, finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung."

II. § 2 erhält am Schlusz folgenden Zusatz als Ziffer 5 (künftig 6):

„Die in diesem Paragraphen enthaltenen Vorschriften finden auf Schiffe unter 300 Zentner (15 Tonnen) Tragfähigkeit keine Anwendung. Die von den Uferregierungen bezüglich solcher Schiffe erlassenen besonderen Bestimmungen bleiben jedoch unberührt."

III. § 3 Ziffer 2 erhält die folgende Fassung:

„Bei Schiffen von 300 Zentner (15 Tonnen) oder mehr Tragfähigkeit sind für ihre Einrichtung sowie für Art und Zahl der Ausrüstungsgegenstände die Feststellungen und Angaben im Schiffsattest (Artikel 22 der revidierten Rheinschiffahrtsakte) maszgebend.

Liegt der Heimatsort eines solchen Schiffes auszerhalb Niederland, so sind auch für Art und Zahl der Bemannung die Angaben im Schiffsattest maszgebend.

Ist in dem im vorstehenden Absatze vorgesehenen Falle das Schiffsattest in Niederland ausgefertigt, so musz zum Zweck der Eintragung der Bemannung das Attest einer deutschen Schiffsuntersuchungsbehörde vorgelegt werden, und zwar hat die Vorlage bei der erstmaligen Landung am Sitze einer Schiffsuntersuchungsbehörde des Heimatstaates des Schiffseigners zu erfolgen; falls aber bei der ersten Fahrt eine Landung am Sitze einer solchen Behörde nicht stattfindet, spätestens binnen eines Jahres, von Ausfertigung des Attestes an gerechnet, nach Wahl des Schiffers bei einer anderen deutschen Untersuchungsstelle."

IV. In § 4 Ziffer 4 werden zwischen „Führung" und „vorüberfahrender" die Worte: *„herannahender und"*, sowie zwischen „entsprechende" und „Verminderung" das Wort: „rechtzeitige" eingeschaltet.

V. § 4 Ziffer 9 erhält folgende Fassung:

„Die Schiffs- und Floszführer haben den durch öffentliche Bekanntmachung oder durch Aufstellen von Wahrschauen kundgegebenen Anordnungen der zuständigen Behörden und Beamten der Strom- und Schiffahrtspolizei Folge zu leisten, wodurch.

a) auf den in Ziffer 8 bezeichneten Stromstrecken die Fahrt bei Nacht oder mit zu tief gehenden Fahrzeugen untersagt,

b) auf Stromstrecken, in denen nach vorheriger Verständigung mit den zuständigen Zivilbehörden militärische Übungen stattfinden, der Schiffs- und Floszverkehr zeitweilig beschränkt oder untersagt wird."

VI. § 4 erhält folgenden Zusatz als Ziffer 12:

„Die Anker müssen beim Aufholen so hoch gehoben werden, dasz ihre Unterkante nicht unter den Kiel oder den Boden des Fahrzeuges reicht".

VII. § 4 erhält folgenden ferneren Zusatz als Ziffer 13:

„Der Führer des Schleppers hat auf ein von einem Anhangschiff bei Tag durch Schwenken einer roten Flagge, bei Nacht durch Schwenken einer roten Laterne gegebenes Signal niederzulegen und nach der Ursache des Signals sich zu erkundigen. Das von dem Führer eines Anhangschiffes gegebene Notsignal ist von den Führern aller Fahrzeuge, welche sich zwischen dem bezüglichen Anhangschiff und dem Schlepper befinden, sofort in gleicher Weise wiederzugeben. Das Signal darf nur in Fällen dringender Gefahr gegeben werden. Die miszbräuchliche Anwendung des Signals oder die Nichtbeachtung eines berechtigter Weise gegebenen Signals wird nach § 44 (künftig 46) bestraft. Vor Wiederaufnahme der Fahrt hat der Führer des Schleppers ein Signal mit der Schiffsglocke zu geben."

VIII. In § 7 Ziffer 1 werden zwischen „bei Nacht" und „eine Laterne" die Worte *„quer zum Schiff"* eingeschaltet.

IX. In § 8 Ziffer 2a werden zwischen „durch" und „Hin- und Herschwenken" die Worte: *„quer zum Schiff vorzunehmendes"* eingeschaltet.

X. § 10 erhält folgenden Zusatz als Ziffer 5:

„Führt ein durch eigene Triebkraft bewegtes Schiff ein seitlich gekuppeltes Anhangschiff mit sich, so gelten beide Schiffe als ein Schleppzug im Sinne dieser Polizeiordnung."

XI. § 17 erhält folgenden Zusatz als Ziffer 3:

„Während der Durchfahrt durch Brücken darf auf Dampfschiffen kein Durchstoszen des Feuers oder Aufwerfen von Kohlen stattfinden."

XII. In § 20 Ziffer 1 wird an Stelle von „einer weiszen Flagge" gesetz: *„einer rot und weiszen Flagge."*

XIII. § 21 erhält folgenden Zusatz zwischen Ziffer 2 und 3 als künftige Ziffer 3:

„Führt ein durch eigene Triebkraft bewegtes Schiff ein seitlich gekuppeltes Anhangschiff mit sich (vergl. § 10 Ziffer 5), derart, dasz das für ersteres vorgeschriebene Seitenlicht durch das Anhangschiff verdeckt würde, so ist das Seitenlicht an der Auszenseite des letzteren anzubringen."

XIV. § 21 erhält folgenden ferneren Zusatz zwischen Ziffer 5 und 6 (künftig 6 und 8) als künftige Ziffer 7:

„Den Anhangschiffen eines Schleppzuges ist bei Nacht gestattet, am vorderen Teile des Schiffes eine brennende Laterne mit Milchglasscheiben zu führen, welche nicht über das Schiff hinausleuchtet und nach vorn und nach der Steuerbord- und Backbordseite vollständig geblendet ist."

XV. § 21 Ziffer 6 (künftig 8) Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Schiffe ohne eigene Triebkraft, welche ohne Hilfe der Segel zu Thal treiben, sowie Schleppzüge dürfen bei Nacht nur bei Mond- und Sternenhelle fahren."

XVI. § 22 Ziffer 1 erhält die folgende Fassung:

„Auf der Stromstrecke oberhalb Lauterburg ist bei einem Wasserstand von mehr als 5 m am Straszburger Pegel (oberhalb der Rheinbrücke) die Fahrt mit Dampfschiffen untersagt. Zwischen Lauterburg und Maxau dürfen Dampfschiffe dann nicht fahren, wenn der Wasserstand von 7 m am Maxauer Pegel (Marke III nach Ziffer 2 und 4) erreicht oder überstiegen ist."

XVII. Hinter § 25 wird ein Paragraph als künftiger § 26 eingeschaltet mit der Überschrift:

„11. Besondere Vorschriften in betreff des Schleppens auf der Stromstrecke zwischen Straszburg und Sondernheim.

§ 26. Auf der Stromstrecke zwischen Straszburg und Sondernheim dürfen zu Tal fahrende Schleppzüge in nicht mehr als zwei Anhanglängen mit je 2 Schiffen nebeneinander gefahren werden.

Beladene Schiffe müssen stets im ersten Anhang geführt werden; ebenso von den unbeladenen jeweils die gröszeren. Befinden sich zwei beladene Schiffe im Anhang, so darf in zweiter Länge ein weiteres, wenn auch leeres Schiff nicht angehängt werden.

Nebeneinander gekuppelte Schiffe sollen annähernd von gleicher Grösze sein, doch dürfen neben einem groszen Schiffe zwei kleinere Schiffe hintereinander angekuppelt werden, wenn sie zusammen ungefähr von gleicher Länge sind, wie das erstere. Die beiden hintereinander gekuppelten kleineren Schiffe gelten alsdann für die Anwendung des Absatzes 1 als *ein* Schiff.

Jedes der gekuppelten Schiffe — im letztgedachten Falle das vordere der kleineren Fahrzeuge — musz einzeln an dem Schlepper oder an den Schiffen der ersten Anhanglänge so festgemacht sein, dasz der ganze Anhang im Kielwasser des Schleppers gefahren werden kann.

Dem Dampfschiff darf seitlich kein Schiff angehängt werden."

XVIII. § 26 (künftig 27) Ziffer 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Werden Anker — Buganker oder Seitenanker — im Fahrwasser oder in dessen Nähe ausgeworfen, so sind die Liegestellen derselben durch lichtblaue Döpper zu bezeichnen. Diese Döpper sind bei Baggermaschinen oder ähnlichen Gerätschaften sämtlich, bei anderen Fahrzeugen und Flöszen nur, insoweit sie die Stelle von Seitenankern bezeichnen, oder insofern Buganker nach ihrer Lage zum Schiffskörper andere vorbeifahrende Schiffe gefährden können, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang mit weiszem Licht zu versehen."

XIX. Hinter § 28 (künftig 29) wird ein Paragraph als künftiger § 30 eingeschaltet mit der Überschrift:

„Begriff der Nacht.

§ 30. In den Vorschriften über die Lichterführung und sonstige Signalgebung [§ 4 Ziffer 4 und 13, § 7 Ziffer 1, § 8 Ziffer 2, § 15 Ziffer 4, § 16 Ziffer 2 und 3, § 17 Ziffer 2, § 18 Ziffer 2, 3 und 4, § 20 Ziffer 1, § 21 Ziffer 1 bis 5 (künftig 1 bis 7), § 23 Ziffer 3, § 26 (künftig 27) Ziffer 4] ist unter Nacht die kalendermäszig örtliche Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu verstehen.

In den Vorschriften über die Fahrt [§ 4 Ziffer 9, § 15 Ziffer 3, § 21 Ziffer 6 (künftig 8), § 22, 2b, § 24] ist unter Nacht die Zeit von Eintritt der Dunkelheit (spätestens eine Stunde nach Sonnenuntergang) bis zum Tagesanbruch (frühestens eine Stunde vor Sonnenaufgang) zu verstehen."

608. 1905, ABÄNDERUNG DER VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEFÖRDERUNG FEUERGEFÄHRLICHER, NICHT ZU DEN SPRENGSTOFFEN

GEHÖRENDER GEGENSTÄNDE AUF DEM RHEIN VON 1902. Baden 9 Oktober 1905 G. u. V. Bl. 1905 Nr. XXII S. 443, Bayern 4 Februar 1906 G. u. V. Bl. 1906 Nr. 5 S. 37, Elsass-Lothringen 17 November 1905 Zentr. u. B. Amtsbl. 1905 Nr. 49, Hessen 22 November 1905 Reg. Bl. 1905 Nr. 30, Niederland 23 April 1906 Staatsblad 1906 Nr. 67, Preussen 31 Oktober 1905 A. Bl. Coblenz 1905 Nr. 51.

1. In § 1 Absatz 1 ist hinter: „f) Bucher'sche Feuerlöschdosen" einzufügen: „g) Calciumcarbid."

2. Hinter § 7 ist als § 7a einzufügen:

„§ 7a. *Calciumcarbid* musz in luftdicht verschlossene eiserne Gefäsze verpackt sein. Andere Stoffe dürfen in die Gefäsze nicht beigepackt werden. Die Gefäsze müssen die Aufschrift tragen: „Calciumcarbid! gefährlich, wenn nicht trocken gehalten."

Soweit die Verstauung unter Deck nach § 10, § 16 Absatz 2 zulässig ist, hat dieselbe etwas erhöht über dem Fuszboden auf Brettern, Latten oder dergleichen, mindestens aber 25 cm über dem Schiffsboden stattzufinden. Die Stauräume sind so zu schützen, dasz das Eindringen von Wasser tunlichst verhindert wird, die tunlichst vollständige Ableitung des gleichwohl eingedrungenen Wassers aber gesichert ist. Die Ventilationseinrichtungen dieser Räume (§ 11 Absatz 1) müssen so überdacht oder sonst geschützt sein, dasz Regenwasser nicht eindringen kann."

3. In § 9 ist hinter „7" einzuschieben: „7a".

4. Der § 16 erhält als Absatz 2 folgenden Zusatz:

„Auf die Beförderung von Calciumcarbid in Mengen bis höchstens 200 kg finden die in den §§ 10, 12, 13, 14 und 15 enthaltenen Bestimmungen keine Anwendung, sofern das Carbid zur Verwendung auf dem Schiffe selbst bestimmt ist."

1. Aan artikel 1, eerste lid, wordt toegevoegd:

„*g.* calcium carbid".

2. tusschen de artikelen 7 en 8 wordt ingelascht een nieuw artikel *7a*, luidende:

„Calcium carbid moet in luchtdicht gesloten ijzeren vaten gepakt zijn. Andere stoffen mogen in die vaten niet bijgepakt worden. De vaten moeten het opschrift dragen: „„Calcium carbid! gevaarlijk, indien niet drooggehouden!""

„Voor zoover de verstuwing onder dek volgens artikel 10 en artikel 16, 2de lid, geoorloofd is, moet zij op eene geringe verhooging boven den vloer op planken, latten of dergelijke, op zijn minst 25 c.M. boven den scheepsbodem geschieden. De laadruimen moeten zoodanig beschermd worden, dat het indringen van water zooveel mogelijk wordt verhinderd, doch de zoo volledig mogelijke afvoer van het desniettemin binnengedrongen water verzekerd is. De ventilatie-inrichting dezer ruimen (artikel 11, eerste lid) moeten zoodanig overdekt of anderszins beschermd zijn, dat regenwater niet kan binnendringen."

3. in artikel 9 wordt achter „7" ingelascht :„*7a*".

4. aan artikel 16 wordt als tweede lid toegevoegd:

„Op het vervoer van calcium carbid in hoeveelheden tot ten hoogste 200 K.G. zijn de in de artikelen 10, 12, 13, 14 en 15 vervatte bepalingen niet van toepassing, voor zoover het carbid voor gebruik op de schepen zelve bestemd is."

609. 1905, ORDNUNG FÜR DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE IN FOLGE EINES VON DEN REGIERUNGEN DER DEUTSCHEN UFERSTAATEN GENEHMIGTEN BESCHLUSSES DER ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT. Baden 18 März 1905 G. u. V. Bl. 1905 Nr. V, Bayern 26 März 1905 G. u. V. Bl. 1905 Nr. 17, Elsass-Lothringen 18 März 1905 Zentr. u. B. Amtsbl. 1905 Nr. 13, Hessen 20 März 1905 Reg. Bl. 1905 Nr. 10, Preussen 10 März 1905 A. B. Cöln Nr. 14. Die badische Verordnung wird hier abgedruckt. [1])

Nachdem zwischen den Regierungen der deutschen Rheinuferstaaten zum Vollzug des Artikels 22 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte und des § 3 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung vom 18 März 1905 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 41) die Erlassung gleichlautender Bestimmungen über die Einrichtung und das Verfahren der Behörden für die Untersuchung der Rheinschiffe vereinbart worden ist, wird nachstehend die vereinbarte

Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe

mit dem Anfügen veröffentlich, dasz diese *Verordnung am 1. April d. J. in Wirksamkeit* tritt. Auf denselben Zeitpunkt werden *auszer Wirksamkeit gesetzt*:

die Verordnung vom 2. Sept. 1882, die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 254),

die nisht schon durch die Verordnung vom 24. August 1888, die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe an den Rheinschiffen betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 539), aufgehobenen Bestimmungen der Verordnung vom 2. September 1882, die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffsatteste der Rheinschiffe betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 253),

die Verordnung vom 24. Dezember 1888, die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt 1889 Seite 24).

Ferner wird zur Ausführung der Verordnung bestimmt:

1. Zur Untersuchung der Rheinschiffe nach Artikel 22 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 wird eine Untersuchungskommission mit dem Sitze in *Mannheim* eingesetzt. Vorstand der Kommission ist der Vorstand der Rheinbauinspektion Mannheim. Die Kommission untersteht unter der Oberaufsicht des Ministeriums des Innern der unmittelbaren Aufsicht der Oberdirektion des Wasser- und Straszenbaues.

2. Diese Untersuchungskommission hat sich auch der Untersuchung von Schiffen, welche aus Nebenflüssen bis in den Rhein kommen, zu unterziehen und kann auf besondere Anweisung der Aufsichtsbehörde oder auf Antrag der Beteiligten auch die Untersuchung von Fahrzeugen unter 300 Zentner (15 Tonnen) Tragfähigkeit (Artikel 23 Absatz 5 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte) übernehmen, sofern nicht für diese Fälle besondere Untersuchungsstellen angeordnet werden.

Für die Nachuntersuchung, Vervollständigung und Eintragung von durch die Untersuchungskommission in Heilbronn für den Neckar ausgestellten Schiffsattesten wegen Zulassung zur Fahrt auf dem Rhein werden zwei Fünftel der Ansätze des Gebührentarifs (§ 23 der Verordnung) berechnet; auch hat hierbei auszer

[1]) Wo in den Anlagen Worte zwischen {} eingeklammert sind, is damit gemeint, dass die Worte gestrichen sind.

dem Vorstand nur das schiffahrtskundige Mitglied der Kommission mitzuwirken.

Für die Untersuchung von Fahrzeugen unter 300 Zentner (15 Tonnen) Tragfähigkeit werden die niedersten Sätze des Gebührentarifs (§ 23 der Verordnung) berechnet.

3. Die Untersuchung eines Schiffes aus Gründen des öffentlichen Interesses (Artikel 22 Absatz 5 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte) wird auf Antrag des Hafenkommissärs oder des Rheinschiffahrtsinspektors durch das Bezirksamt angeordnet. Der Eigentümer oder Führer des Schiffes ist in diesem Falle verpflichtet, auf Aufforderung die nach § 4 der Verordnung vorgeschriebenen Angaben zu machen (§ 13 Absatz 2 der Verordnung).

4. Das Verzeichnis der seitens der Untersuchungskommission erfolgten Erteilungen, Berichtigungen oder Ungültigkeitserklärungen von Schiffsattesten ist auszer an den Rheinschiffahrtsinspektor vierteljährlich an die Oberdirektion des Wasser- und Straszenbaues einzusenden (§ 21 der Verordnung).

5. Die Bestimmungen über die Art und Weise der Verrechnung der Kosten der Schiffsuntersuchungen, über die Verwendung und Verteilung der Gebühren, sowie über die Höhe der Tagegelder und Reisekosten der Kommissionsmitglieder (§ 23 Absatz 12 der Verordnung) trifft nach Anhörung der Oberdirektion des Wasser- und Straszenbaues das Ministerium des Innern.

Karlsruhe, den 18. März 1905.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

SCHENKEL.

Dr. HECHT.

Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe.

Allgemeines.

Einrichtung der Untersuchungskommissionen.

§ 1. Zur Untersuchung der Rheinschiffe nach Artikel 22 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 werden an geeigneten Hafenplätzen des Rheins oder seiner Nebenflüsse Schiffsuntersuchungs-Kommissionen von den Landesregierungen eingesetzt.

Diese Kommissionen sind der Aufsicht der oberen Landesbehörden unterstellt.

Zusammensetzung der Untersuchungskommissionen.

§ 2. Die Untersuchungskommissionen bestehen aus einem Vorstand, der den Geschäftsgang zu leiten hat, und aus vereideten Sachssverständigen.

Als Sachverständige sind in die Kommission zu berufen:

1. ein Hafenbeamter oder ein Beamter der staatlichen Wasserbauverwaltung;

2. ein Schiffsbaukundiger, der mit dem Bau von Holz- und Eisenschiffen sowie mit der Schiffsdampfmaschine vertraut ist, oder ein Schiffsbaukundiger, der mit dem Bau von Holz- und Eisenschiffen, und ein zweiter Sachverständiger, der mit der Schiffsdampfmaschine vertraut ist;

3. ein oder mehrere patentierte Rheinschiffer.

Den Vorstand bestimmt die Landesregierung.

Für jeden als Mitglied berufenen Sachsverständigen ist ein Stellvertreter zu bestellen und als solcher zu vereidigen.

Zuständigkeit der Untersuchungskommissionen.

§ 3. Der Untersuchung durch die Kommissionen unterliegen alle den Rhein befahrenden Schiffe, deren Tragfähigkeit 15 Tonnen (300 Zentner) erreicht oder überschreitet (Artikel 22 und 23 der revidierten Rheinschiff-

fahrts-Akte). Hierzu zählen auch Baggermaschinen und sonstige zu Arbeitszwecken dienende Fahrzeuge.

Sofern an einem Nebenflusse für die denselben befahrenden Schiffe besondere Schiffsuntersuchungs-Kommissionen bestehen oder errichtet werden, kann diesen Kommissionen seitens der Landesregierung auch die Untersuchung derjenigen Schiffe, welche vom Nebenflusse her den Rhein befahren, übertragen werden. Diese Kommissionen müssen jedoch zu besagtem Zweck nach den Bestimmungen in § 2 zusammengesetzt sein und die Untersuchung nach gegenwärtiger Ordnung durchführen.

Sofern an einem Nebenflusz besondere Untersuchungskommissionen mit der in Absatz 2 bezeichneten Zuständigkeit bestehen, sind die auf Grund des § 1 eingesetzten Kommissionen nur kraft besonderer Anweisung der Landesregierung verpflichtet, auch die Untersuchung von Schiffen, welche vom Nebenflusz her den Rhein befahren, vorzunehmen.

Auf Antrag eines Beteiligten haben die Kommissionen auch die Untersuchung von Fahrzeugen unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit vorzunehmen.

Anmeldung der Schiffe.

§ 4. Schiffe, die gemäsz §3 der Untersuchung zu unterwerfen sind, müssen von dem Schiffseigner oder Schiffsführer bei einer der in den §§ 1 und 3 bezeichneten Kommissionen schriftlich oder zu Protokoll angemeldet werden.

In der Meldung sind anzugeben:

1. Name und Heimatsort des Schiffes;
2. Name und Wohnort des Schiffseigners;
3. die Schiffsgattung, ob gedecktes oder ungedecktes Segelschiff, Bagger- oder Arbeitsschiff, Kastenschiff zur Beförderung von Petroleum oder anderen feuergefährlichen Stoffen oder von Säuren, ob Rhein-, Seeschiff, Rad-, Schrauben-, Seil- oder Kettendampfer, ob Schlepper, Güter- oder Personendampfschiff u. s. w.;
4. Erbauer, Ort und Jahr der Erbauung;
5. die Bauart, ob Holz, Metall oder gemischt;
6. die Rheinstrecke, für welche das Schiffsattest nachgesucht wird;
7. die annähernde Tragfähigkeit;
8. bei Dampfschiffen die Maschinenstärke mit Vorlage der Kesselpapiere.

Das zu untersuchende Schiff ist von dem Schiffsführer an der von der Untersuchungskommission bezeichneten Stelle in unbefrachtetem, reinem Zustande vorzuführen und musz mit der vollen Ausrüstung, die ihm der Schiffer geben will, versehen sein. Der Schiffsführer hat bei der Untersuchung und Anbringung der Einsenkungsklammern die erforderliche Beihilfe zu leisten und dazu einen starken Ruderkahn mit zwei Mann zu stellen.

Auf Antrag des Schiffseigners oder Schiffsführers kann die Untersuchung auch an einem Orte auszerhalb des Sitzes der Untersuchungskommission vorgenommen werden.

Verfahren.

Aufgaben der Kommissionen.

§ 5. Aufgabe der Kommission ist, das vorgeführte Schiff für denjenigen Teil der Rheinschifffahrt, für welchen es bestimmt ist, auf seine Tauglichkeit zu prüfen, die höchst zulässige Einsenkungstiefe festzusetzen und die Einsenkungsklammern anzubringen, die Tragfähigkeit, falls das Schiff nicht

geeicht ist, abzuschätzen, die genügende Ausrüstung und Bemannung zu bestimmen und darauf zu achten, ob den in den Uferstaaten bestehenden Vorschriften zur Verhütung von Unfällen entsprochen worden ist.

Untersuchung der Tauglichkeit.

§ 6. Die Kommission hat bei allen Schiffen zu untersuchen, ob das Schiff dauerhaft gebaut, die Stärke der Spanten, Quer- und Längsversteifungen und die Schiffswandungen dicht gefügt sind, das Steuerruder und der Steuerungsmechanismus sich in geordnetem Zustande befindet.

Bei *eisernen Schiffen* ist noch festzustellen, ob das Schiff hinreichend mit wasserdichten Querwänden (Schotten) versehen ist.

Bei *Dampfschiffen* ist auszerdem zu prüfen, ob

a. die Maschine in ihrem Bau eine andauernd sichere Tätigkeit erwarten läszt und nach ihrer Aufstellung und Verbindung mit dem Schiffskörper nicht zu befürchten steht, ihre Tätigkeit möchte einen nachteiligen Einflusz auf das Schiff ausüben;

b. die Maschinenkammer genügend grosz und von den Kajüten und Laderäumen durch wasserdichte eiserne Schotten getrennt ist;

c. die Treppen und Geländer auf Deck und auszenseits gehörig sicher, die Oeffnungen auf Deck zu den Laderäumen, der Maschinenkammer etc. mit Vorkehrung zur Verhütung von Unglücksfällen ausreichend und — bei Raddampfern — die Türen zu den Radkasten gut verschliezsbar eingerichtet sind;

d. die Verbinding zwischen der Kommandobrücke (Steuerstuhl) und dem Maschinenraume zuverlässig und neben dem Sprachrohr bei gröszeren Dampfschiffen eine weitere Einrichtung (Telegraph, Klingelzug etc.) zur Verständigung zwischen Führer und Maschinisten vorhanden ist;

e. die vorgeschriebenen Kesselpapiere an Bord und in Ordnung sind, über deren Befund ein Vermerk in die Untersuchungsverhandlung aufzunehmen ist.

Kastenschiffe, in welchen Petroleum oder dessen Destillationsprodukte befördert werden, müssen aus Eisen gebaut sein und den nachstehenden Anforderungen genügen:

a. das Schiffsgefäsz und die Kasten (Laderäume) müssen vollkommen undurchlässig und über jeder Abteilung des Laderaumes musz ein dicht verschlieszbares Mannloch angebracht sein; die Nietung musz durchweg sehr sorgfältig ausgeführt sein;

b. zwischen Kajütenräumen und Kasten musz ein Zwischenraum von wenigstens 0,5 m Weite vorhanden sein. Beträgt dieser Abstand weniger als 1 m, so musz der Kajütenraum mittelst einer undurchlässigen eisernen (stählernen) Schotte gegen den Kasten abgeschlossen sein;

c. Poller, Masten und Ausrüstungsstücke müssen so angebracht sein, dasz durch deren Gebrauch die Kastenwandungen nicht undicht werden können;

d. Wandungen und Decken der Kasten müssen aus Eisen oder Stahl hergestellt sein;

e. der Fassungsraum eines Kastens darf 150 cbm nicht überschreiten;

f. die Kasten dürfen unter sich je durch eine Oeffnung oder Röhre von höchstens 200 qcm lichte Weite, die von Deck aus geschlossen werden kann, verbunden sein. Die Kuppelungen der Röhren müssen in Kasten oder Trommeln abgeschlossen sein;

g. die Kasten müssen eine wirksame Oberflächenventilation haben, wobei die

Ventilatoren, durch Rippen gedeckt und mit Davyscher Gaze versehen sein sollen;

h. das Schiff musz mit hölzernem Ueberdeck versehen sein, welches so eingerichtet sein soll, dasz genügend frische Luft zwischen dem eisernen (stählernen) und hölzernen Deck sich bewegen kann;

i. die Schornsteine der Kambüsen müssen mit Funkenfängern versehen sein;

k. die Schiffswand musz oberhalb der Wasserlinie einen um das ganze Fahrzeug laufenden hellblauen Anstrich von 30 cm Höhe haben;

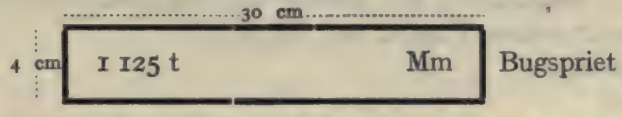
l. zum Anlegen müssen Ketten oder Drahtseile vorhanden sein, deren zur Festlegung am Lande dienende Enden behufs rascher Freimachung des Schiffes mit einem Hanfseil oder einer anderen sofort lösbaren Einrichtung versehen sind.

Bestimmung der Einsenkung und Anbringung der Einsenkungsklammern.

§ 7. Ist bei der Untersuchung das Schiff zur Befahrung der Rheinstrecke, für welche es bestimmt ist, für tauglich befunden oder auf Grund des § 12 ohne weitere Untersuchung als tauglich anzusehen, so hat die Kommission die höchstzulässige Einsenkungstiefe desselben in beladenem Zustande festzusetzen und durch eiserne Klammern von 30 cm Länge und 4 cm Höhe zu bezeichnen. Ausgenommen hiervon sind die Rhein-Seeschiffe im Sinne des § 12, insofern an denselben eine Tiefgangslinie angebracht ist (vergleiche § 12 Satz 2).

Die Klammern sind an den beiden Schiffsseiten symmetrisch und paarweise so anzubringen, dasz ihre Unterkanten in der Linie des Wasserspiegels bei der zulässig tiefsten Einsenkung liegen. Schiffe bis 40 m Länge erhalten beiderseits 2 Einsenkungsklammern ungefähr in den Endpunkten des 1. und 2. Drittels der Schiffslänge, Schiffe über 40 m Länge oder Schiffe von geringerer Länge auf ausdrücklichen Wunsch des Schiffseigners beiderseits 3 Klammern in der Mitte und in einer Entfernung von ungefähr $^1/_6$ der Schiffslänge vom Vorder- und Hintersteven. Hierbei ist darauf zu achten, dasz die Klammern nicht durch Schwerter, Radkasten oder andere feste Teile des Schiffes verdeckt werden.

Auf das vorderste Klammernpaar sind in 2 bis 2 $^1/_2$ cm hohen lateinischen Schriftzeichen und arabischen Ziffern aufzustempeln:



nach vorn innerhalb eines Ringes die Erkennungsbuchstaben der Untersuchungskommission,

nach hinten die Tragfähigkeit des Schiffes in Tonnen nach Angabe des Eichscheines oder nach der Abschätzung der Kommission,

bei Rhein-Seeschiffen, die mit einem Klassifizierungszeugnis des Germanischen Lloyd zu Berlin oder einer andern seitens sämtlicher Uferstaaten als zuständig anerkannten Klassifikationsgesellschaft versehen sind, der Nettoraumgehalt in Registertonnen.

Bei Bestimmung der Höhenlage der Unterkanten der Einsenkungsklammern ist nach den Vorschriften der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung, bei den Schiffen unter 15 Tonnen Tragfähigkeit nach Maszgabe der etwa besonders erlassenen Polizeivorschriften zu verfahren. Unbeschadet der in vorstehendem erwähnten Vorschriften ist bei Dampfschiffen die auf wenigstens 30 cm zu bemessende Freibordhöhe abwärts von der Unterkante der tiefstgelegenen Fenster oder solcher Schiffs-

wandöffnungen zu rechnen, welche unmittelbar in den Schiffsraum führen. Feste Einsätze von genügend starkem Glas in der Schiffswand gelten als festes Bord.

Verloren gegangene oder aus irgend welchem Anlasse abgenommene Einsenkungsklammern dürfen nur durch eine Untersuchungskommission ersetzt oder wieder angebracht werden, in welchem Falle die Tätigkeit zweier Mitglieder genügt.

Tragfähigkeit. § 8. Die Kommission hat die der grösszten zulässigen Einsenkungstiefe eines Schiffes entsprechende Tragfähigkeit in Ermangelung einer Eichung durch Abschätzung festzusetzen.

Die Tragfähigkeit eines *Segelschiffes* ist zu berechnen aus dem Produkt der grösszten Länge des Schiffes zwischen Vorder- und Hintersteven (Steuerruder nicht inbegriffen), der grösszten Breite mittschiffs, der gemittelten Ladehöhe zwischen der Leerebene und der Ebene der höchst zulässigen Einsenkung und einer der Völligkeit des Schiffes entsprechenden Erfahrungszahl, welche je nach der Bauart des Schiffes zwischen 0,88 für vollgebaute und 0,80 für scharf und schlank gebaute Schiffe anzunehmen ist.

Bei Dampfschiffen bleibt es dem Ermessen der Kommission anheimgestellt, die Tragfähigkeit auf andere geeignete Weise abzuschätzen.

Ausrüstung. § 9. Hinsichtlich der Ausrüstung hat die Kommission zu untersuchen und festzustellen,

a. ob und welche Segel für die im Schiffsattest zu bezeichnende Rheinstrecke notwendig sind;

b. Anzahl, Länge, Stärke und Gewicht der erforderlichen Anker, Ketten und Taue nach Maszgabe der Anlage A;

c. die sonst erforderlichen Gegenstände.

Es *müssen*, soweit nicht die in den Uferstaaten bestehenden Vorschriften zur Verhütung von Unfällen weitergehende Bestimmungen enthalten, vorhanden sein:

1. *auf allen Schiffen*

a. die in der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung oder in den besonderen Verordnungen über die Beförderung von Spreng- und feuergefährlichen Stoffen vorgeschriebenen Signallaternen, Flaggen und Döpper,

b. ein Sprachrohr,

c. ein Laufsteg,

d. eine Leckpumpe, welche bei Schiffen unter 50 Tonnen Tragfähigkeit durch eine oder mehrere Wasserschaufeln ersetzt werden kann,

e. Korksäcke, Reibhölzer und Schooren,

f. ein Rettungsring mit Leine,

g. kleines Fahrgeschirr,

h. ein Blechplakat, betreffend die Wiederbelebung anscheinend Ertrunkener,

i. Abdrücke der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung und der amtlich genehmigten Unfallverhütungsvorschriften,

2. *bei Schiffen über 50 Tonnen Tragfähigkeit und bei allen Dampfschiffen*

k. ein Rettungsnachen mit Fahrgeschirr,

3. *auf Schiffen über 200 Tonnen Tragfähigkeit und auf allen Dampfschiffen*

l. eine Leckpumpe für je drei durch wasserdichte Schotten abgeteilte Räume und

m. ein oder mehrere Leckkleider,

4. *auf Dampfschiffen weiter*

n. eine Signalglocke von solcher Grösze und Tonstärke, dasz die mit der Glocke zu gebenden Zeichen auf gröszere Entfernung vernehmbar sind,

o. ein Signalböller,

p. ein Notsteuer,

q. eine genügende Feuerlöscheinrichting (bei Dampfschiffen tunlichts mit einer Dampfpumpe verbunden),

r. eine Kiste mit Heilmitteln,

s. ein zweiter Rettungsring mit Leine.

Weitere als vorstehend unter a bis s aufgeführte Gegenstände sind in das Schiffsattest nicht aufzunehmen.

Hinsichtlich der Anbringung des Namens und Heimatsorts der Schiffe an deren Längsseiten müssen die bezüglichen Vorschriften der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung, bei Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft unter 15 Tonnen Tragfähigkeit die etwa besonders erlassenen Polizeivorschriften beobachtet sein.

Bemannung. § 10. Hinsichtlich der Festsetzung der Bemannung hat die Untersuchungskommission nach besonderer Anweisung zu verfahren.

Fahrgäste auf Personendampfschiffen. § 11. Die grösztzulässige Anzahl von Fahrgästen auf Personendampfschiffen ist von der Untersuchungskommission nach besonderer Anweisung festzustellen, im Schiffsattest einzutragen und an geeigneten Stellen auf und unter Deck deutlich sichtbar anschreiben zu lassen.

Rhein-Seeschiffe. § 12. Rhein-Seeschiffe, d. h. Schiffe, welche zur See- und Küstenfahrt zugelassen sind, und ihre Tauglichkeit hierzu durch ein Klassifizierungszeugnis des Schiffs-Klassifikationsunternehmens „Germanischer Lloyd" zu Berlin oder einer anderen seitens sämtlicher Uferstaaten als zuständig anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachweisen, gelten für die Dauer der Gültigkeit dieses Zeugnisses ohne weitere Untersuchung auch als genügend tauglich, ausgerüstet und bemannt zur Befahrung des Rheins. Dieselben sind jedoch, insofern an denselben keine Tiefgangslinie angebracht ist, auf der ersten Fahrt auf dem Rhein einer Schiffsuntersuchungs-Kommission vorzuführen, welche die höchstzulässige Einsenkungstiefe des Schiffes vorschriftsmäszig mittelst Klammern zu bezeichnen, die dieser Einsenkungstiefe entsprechende Tragfähigkeit in Registertonnen abzuschätzen und das Schiffsattest auszustellen hat (§ 15).

Nachuntersuchungen. § 13. Die Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Ausbesserung des Schiffes, durch welche dessen Einsenkungstiefe bei leerem Zustand verändert wird, insbesondere auch nach Erneuerung von Inhölzern oder Rippen, sowie auszerdem auf Verlangen des Befrachters, zu wiederholen und das Ergebnis in dem Schiffsattest zu verzeichnen. (Artikel 22 Absatz 4 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte und Schluszprotokoll hierzu Ziffer 5, B.)

Auch kann jede Uferregierung, wenn sie es für angemessen erachtet, eine Untersuchung auf ihre Kosten vornehmen lassen. (Artikel 22 Absatz 5 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte.)

Untersuchungsverhandlung. § 14. Über das Ergebnis der Untersuchung ist eine Verhandlung nach Anlage B aufzunehmen, die von sämtlichen Kommissionsmitgliedern, welche bei der Untersuchung mitgewirkt haben, zu vollziehen ist.

Ausfertigung der Schiffsatteste.

§ 15. Auf Grund der Untersuchungsverhandlung ist mit Ausnahme der im folgenden Absatz angegebenen Fälle das *Schiffsattest* nach Anlage C auszustellen, von dem Vorstand der Untersuchungskommission unter Beifügung des Dienstsiegels zu unterzeichnen und dem Antragsteller auszuhändigen.

Für Rhein-Seeschiffe (§ 12) ist das Schiffsattest nach Anlage D, für diejenigen nicht niederländischen Schiffe, welche in den Niederlanden bereits mit Schiffsattest versehen sind und nach § 3 Ziffer 2 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung der erforderlichen Bemannung bedürfen, ein Nachtrag zum Schiffsattest nach Anlage E auszustellen.

Verfahren bei Abschätzung bereits untersuchter Schiffe.

§ 16. Wenn eine Untersuchungskommission veranlaszt wird, die Tragfähigkeit eines mit Schiffsattest versehenen Schiffes abzuschätzen, sei es, weil der Eigner eines geeichten Schiffes unter Verzicht auf eine Neuvermessung die Abschätzung der Tragfähigkeit beantragt, sei es, dasz es, sich um eine Nachuntersuchung nach § 13 handelt, so ist die Angabe der Tragfähigkeit sowohl im Schiffsattest als auch auf dem vordersten Paar der Einsenkungsklammern (§ 7) mit dem Ergebnisse der neuen Abschätzung in Übereinstimmung zu bringen.

Auszerdem ist bei geeichten Schiffen das hinterste Paar der Einsenkungsklammern (Eichplatten), auf welchen die Eintragungsmarke aufgestempelt ist, zu beseitigen und durch Klammern ohne Stempel zu ersetzen. Die steuerbordseits am Hinterschiff in Farbe aufgemalte Eintragungsmarke ist ebenfalls zu entfernen, auch sind die steuerbordseits in die Schiffswand des Vorderschiffes eingehauenen Marken durch Einstemmen eines wagrechten Striches unkenntlich zu machen.

Der Eichschein ist einzuziehen, mit dem Ungültigkeitsvermerke zu versehen und auch im Schiffsattest die Ungültigkeitserklärung des Eichscheins zu vermerken. Alsdann ist der ungültige Eichschein an dasjenige Schiffseichamt, welches denselben ausgestellt hat, zur Kenntnis und Löschung in dessen Register, einzusenden.

Änderungen im Schiffsattest.

§ 17. Änderungen in der Person des Schiffseigners oder des Namens des Schiffes dürfen nur auf Grund des vorgelegten Schiffsbriefes oder bei ausländischen Schiffen in Ermangelung eines solchen auf Grund sonstiger Urkunden von dem Vorstand der Untersuchungskommission, bei welcher das Schiff untersucht und eingetragen ist, im Schiffsattest, sowie in der betreffenden Untersuchungsverhandlung nachgetragen werden.

Sind solche Angaben auch im Eichschein zu berichtigen, so ist hierzu nur das Schiffseichamt, welches den Eichschein ausgestellt hat, zuständig.

Änderungen im Schiffsattest bezüglich der Einsenkungstiefe, Ausrüstung, Bemannung, u. s. w. dürfen nur von derjenigen Untersuchungskommission, welche das Schiffsattest ausgestellt hat, vorgenommen werden, sofern nicht eine wiederholte Untersuchung auf Grund von Artikel 22 Absatz 4 oder 5 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte stattgesunden hat.

Bei stattgehabter Neueichung des Schiffes darf jedoch die erforderliche Änderung im Schiffsattest durch das betreffende Schiffseichamt erfolgen, es musz aber dem Vorstand der Untersuchungskommission, welche das Schiffsattest ausgestellt hat, unverzüglich hiervon Mitteilung gemacht werden.

Ungültigkeitserklärung von Schiffsattesten.

§ 18. Wenn für ein Schiff ein neues Schiffsattest ausgestellt wird, so ist das alte einzuziehen und mit Ungültigkeitsvermerk zu versehen, in dem neuen Schiffsattest ist ein entsprechender Vermerk einzutragen. Falls das alte Schiffsattest verloren gegangen ist, musz dies auf dem neuen Attest vermerkt und zugleich angegeben werden, dasz das alte Attest für ungültig erklärt wird.

Von jeder Ungültigkeitserklärung eines Schiffsattestes ist dem Vorstand derjenigen Untersuchungskommission, welche das Attest ausgestellt hat, Mitteilung zu machen.

Verweigerung des Schiffsattestes.

§ 19. Ergeben sich bei der Untersuchung eines Schiffes Mängel, so wird zu deren Beseitigung eine angemessene Frist gesetzt und das Schiffsattest erst nach Behebung der Mängel ausgehändigt.

Wird die Ausstellung des Schiffsattestes aus irgend einem Grunde abgelehnt, so ist dies dem Betreffenden durch die Untersuchungskommission schriftlich mitzuteilen.

Geschäftsführung.

Führung der Bücher.

§ 20. Die Schiffsuntersuchungs-Kommission hat zu führen:

1. eine Sammlung der Untersuchungsverhandlungen mit fortlaufender Nummernfolge;

2. ein Schiffsverzeichnis nach Anlage F, in welches die Schiffsatteste mit fortlaufender Nummernfolge eingetragen find;

3. eine Nachweisung der Einnahmen und Ausgaben.

Benachrichtigung der Behörden.

§ 21. Die Untersuchungskommission hat dem zuständigen Rheinschiffahrtsinspektor, sowie den von ihrer Landesregierung bezeichneten Behörden vierteljährlich ein Verzeichnis aller Erteilungen, Berichtigungen oder Ungültigkeitserklärungen von Schiffsattesten einzusenden.

Einsicht der Akten.

§ 22. Die Kommission hat anderen Behörden und Beteiligten die Einsicht in ihr Schiffsverzeichnis und in die Untersuchungsverhandlungen, sowie die Entnahme von Abschriften aus denselben zu gestatten. Auch ist solchen Behörden und Beteiligten auf Wunsch nähere Auskunft zu geben.

Gebühren.

§ 23. Der Eigner des untersuchten Schiffes hat — den in § 13 Absatz 2 vorgesehenen Fall ausgenommen — für die durch die Untersuchung entstehenden Kosten, auch im Falle der Einstellung des Verfahrens, aufzukommen.

Diese Kosten bestehen aus:

1. den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der höchstzulässigen Einsenkung und für das Schiffsattest;

2. den Gebühren der Kommission.

Die Gebühren betragen:

für hölzerne oder eiserne *Segelschiffe* bis zu 200 Tonnen Tragfähigkeit 15 M.,
für hölzerne Segelschiffe über 200 Tlonnen Tragfähigkeit 25 M.,
für eiserne Segelschiffe über 200 Tonnen Tragfähigkeit 30 M.,
für *Dampfschiffe* bis zu 40 qm Kesselheizfläche 40 M.,
„ „ über 40 „ „ 50 M.

Für Ausstellung von Schiffsattesten für Rhein-Seeschiffe, für die Ergänzung

der in Niederland für nicht niederländische Schiffe ausgestellten Schifsatteste gemäsz § 3 Ziffer 2 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung, sowie für die Erneuerung von Einsenkungsklammern, sofern damit nicht andere Untersuchungsgeschäfte verbunden sind, werden die Gebühren auf $^1/_6$ ermäszigt.

In diesen Fällen brauchen nur zwei Mitglieder der Kommission mitzuwirken.

Für alle Nachuntersuchungen und für den Fall, dasz eine bereits begonnene oder angesetzte Untersuchung abgebrochen werden musz, kommen nur $^2/_6$ der Gebühren in Rechnung.

Für Ausstellung eines Duplikates des Schiffsattestes ist eine Schreibgebühr von 50 ₰ zu entrichten.

Die Aushändigung des Schiffsattestes kann bis nach erfolgter Entrichtung der schuldigen Gebühren u. s. w. verweigert werden, auch kann die Kommission vor der Untersuchung einen Vorschusz in der Höhe der mutmaszlichen Gebühren u. s. w. verlangen.

Alsbald nach der Untersuchung hat der Vorstand die Kosten zu ermitteln und deren Erhebung zu veranlassen.

In der Untersuchungsverhandlung sowohl als im Schiffsattest sind die Kosten zu vermerken.

Findet auf Antrag des Schiffseigners oder Schiffsführers (§ 4 Absatz 4) oder auf eine behördliche Anordnung (§ 13 Absatz 2) eine Untersuchung auszerhalb des Sitzes der Untersuchungskommission statt, so sind für den Vorstand und die Mitglieder der Kommission Tagegelder und Reisekosten besonders zu vergüten.

Über die Art und Weise der Verrechnung der Kosten der Schiffsuntersuchungen, über die Verwendung und Verteilung der Gebühren, sowie über die Höhe der Tagegelder und Reisekosten der Kommissionsmitglieder trifft die Aufsichtsbehörde die erforderlichen Bestimmungen.

Im Falle der Beschwerde werden die aufgestellten Liquidationen von der Aufsichtsbehörde der Schiffsuntersuchungs-Kommission festgestellt.

Schluszbestimmungen.

§ 24. Vorstehende Ordnung tritt am 1. April 1905 in Kraft.

ANLAGE A.

ANLEITUNG ZUR BESTIMMUNG DER ABMESSUNGEN UND GEWICHTE VON SCHIFFSAUSRÜSTUNGSGEGENSTÄNDEN FÜR SEGELSCHIFFE.

a. *Anker.*

1. *Buganker*: Das Gewicht (G) eines Bugankers in Kilogramm ist zu berechnen aus dem Produkt des grösz̈ten eingetauchten Querschnitts (Q) und einem Erfahrungskoefficienten, welcher auch die Völligkeit des Schiffes berücksichtigt und bei Schiffen bis zu 400 Tonnen Tragfähigkeit durch die Zahl 21, bei Schiffen über 400 Tonnen Tragfähigkeit durch die Zahl 27 ausgedrückt wird.

Q = b (Breite) × t (höchst zulässige Einsenkungstiefe), sonach

Formel: G = 27 (oder 21) × b × t

Beispiel: aus dem Schiffsattest ist zu entnehmen b = 9,52, t = 2,4, hieraus Q = 22,85 qm, sonach G in kg = 27 × 22,85 = rd. 620 kg.

2. *Der Notanker* soll ein Gewicht haben von mindestens $^2/_3$ des Gewichts des Bugankers.

3. *Ein Heckanker* hat in der Regel das halbe Gewicht eines Bugankers.

4. Die *Fahranker* sollen das Gewicht des Notankers zum Gewicht des Bugankers ergänzen, also zusammen mindestens $^1/_3$ des Gewichts des Bugankers haben.

b. *Ketten und Tauwerk.*

1. *Die Buganker- und die Notankerkette* sollen eine Länge haben = der Länge des Schiffes + 10 m, mindestens aber von 40 m.

2. *Die Öhringskette* soll um 5 m länger als die Bugankerkette sein.

Das Gewicht einer Bugankerkette soll annähernd betragen:

$^3/_{100}$ × Gewicht des Ankers × Länge der Kette.

Das Gewicht der Öhringskette ist gleich $^1/_3$ des Gewichts der Bugankerkette.

Anstatt der Ketten sind auch Drahtseile von gleicher Zugfestigkeit zulässig.

Die Länge des *groszen Stranges* (eventuell Drahtseil) auf einem Schiff soll gleich der halben Strombreite sein, am Rhein = 150 m und soll als Hanfstrang einen Durchmesser von 45 mm und als Drahtseil von 22 mm haben; für Schiffe unter 300 Tonnen Tragfähigkeit genügen Stränge von 100 m Länge, welche als Hanfstrang einen Durchmesser von 25 m mals Drahtseil von 18 mm haben.

Anzahl, Länge und Stärke des übrigen Tauwerks sind nach Ermessen und Erfahrungen der Untersuchungskommission, je nach der Grösze, Bauart, Abmessungen und Tragfähigkeit des Schiffes anzunehmen.

Für *Dampfschiffe* bleibt es der Untersuchungskommission vorbehalten, im einzelnen Falle je nach der Bauart des Schiffes das Gewicht und die Abmessungen der Anker und Ketten zu bestimmen.

ANLAGE B.

GROSSH. SCHIFFSUNTERSUCHUNGS-KOMMISSION MANNHEIM

No. 12

Verhandlung

über die *erste* Untersuchung des unter Nr. *12* des Schiffsverzeichnisses eingetragenen, der *Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft zu Mannheim* gehörigen *gedeckten eisernen Segel*schiffs, genannt: *Mannheim Nr. 34*, erbaut zu *Mannheim* im Jahre *1904*

Tragfähigkeit *889,540* Tonnen
{nach Abschätzung}
nach Eichschein Nr. *18* vom *7*ten *Oktober* 1904
des Schiffseichamts *Mannheim*

Höchstzulässige Personenzahl: —
Kesselheizfläche — qm
Maschinenkraft — $\frac{\text{effektive}}{\text{indizierte}}$ Pferdestärken

Das Schiff hat *2* Masten
mit *4* Sprieten
und besitzt: —

Zeichen auf dem vorderen Klammernpaar: *889 t* (*Mm*) Bugspriet

Vorbenanntes Schiff wurde nach Maszgabe der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe vom 18ten März 1905 bezüglich der Tauglichkeit, der höchstzu-

lässigen Einsenkungstiefe, Tragfähigkeit und der genügenden Ausrüstung wie Bemannung untersucht und zur Fahrt auf der Rheinstrecke von *Straszburg* bis *zur See* für tauglich befunden. Das Schiff darf zur Rheinschiffahrt solange benutzt werden, als es sich in erwähntem Zustande befindet und bis eine wesentliche Veränderung oder Ausbesserung, als welche auch die Erneuerung von Inhölzern oder Rippen des Schiffes anzusehen ist, vorgenommen wird.

Die Abmessungen betragen:

Grösste Länge (Steuerruder nicht inbegriffen) .... *65,30* m
Grösste Breite ..... *9,10* m

Die in beladenem Zustande höchstzulässige Einsenkungstiefe ist an jeder Seite des Schiffes an $\frac{\text{zwei}}{\text{drei}}$ Stellen mit eisernen Klammern von 30 cm Länge und 4 cm Höhe bezeichnet worden. *)

Vermessungsergebnisse:

Es betragen die	im Vorderschiff		im Mittelschiff		im Hinterschiff	
	rechts cm	links cm	rechts cm	links cm	rechts cm	links cm
Bodentiefe	*45*	*44*	*47*	*46*	*40*	*41*
(Einsenkungstiefe in leerem Zustand)						
Ladehöhe	*182*	*182*	*179*	*179*	*176*	*176*
Freibordhöhe bis {Oberkante} *Merklinge*	*97*	*97*	*59*	*59*	*96*	*93*
Unterkante						

Senkrechter Abstand zwischen dem tiefsten Punkt des Schiffsbodens und der Leerebene *47* cm

Verzeichnis der Ausrüstung und Bemannung,
welche zur sicheren Leitung des Schiffes und zur Hilfe in Notfällen in gebrauchsfähigem Zustande vorhanden sein müssen:

I. Ausrüstung

Anzahl	Benennung	Länge m	Stärke mm	Gewicht kg
	SEGEL			
1	*Schobersegel mir Rae*			
	ANKER			
1	Buganker			*560*
1	Notanker			*375*
1	Heckanker			*280*
1	Fahranker			*188*

*) ANMERKUNG: In der Verhandlung sind als Beispiel die Eintragungen der Schiffsuntersuchungs-Kommission in Schrägschrift gedruckt.

Anzahl	Benennung	Länge m	Stärke mm	Gewicht kg
	KETTEN UND TAUWERK			
1	Bugankerkette	80	28	1350
1	Öhringskette	85	15	450
1	Notankerkette	80	22	900
1	Drahtseil	150	22	200
1	groszer Strang	200	45	400
2	kleine Stränge zus.	350	40	420
1	Leine	300	25	150
1	Pferdeleine	300	30	200
3	Mehrtaue zus.	240	32	225
	SONSTIGE GEGENSTÄNDE			
	Signallaternen, Flaggen und Döpper nach Vorschrift der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung			
1	Sprachrohr			
	{Signalglocke}			
	{Signalböller}			
2	Pumpen			
	{Wasserschaufel}			
6	Leckkleider			
2	Rettungsringe mit Leine			
1	Rettungsnachen mit Fahrgeschirr			
2	Laufstege			
4	Korksäcke			
8	Reibhölzer			
2	Schooren			
1	Notsteuer			
	Feuerlöscheinrichtung			
	Kleines Fahrgeschirr			
	{Kiste mit Heilmitteln}			
1	Blechplakat, betr. die Wiederbelebung anscheinend Erktrunkener			
1	Abdruck der amtlich genehmigten Unfallverhütungsvorschriften			
	die vorgeschriebenen Kesselpapiere			

II. BEMANNUNG

Auszer dem patentierten Schiffsführer
2 Matrozen
— Schiffsjungen
(bei Dampfschiffen {Maschinisten}
{Heizer}

BEMERKUNGEN

—0—

Nach Ausweis der Kesselpapiere ist
die Abnahmeuntersuchung de Dampfkessel am....ten.....19 in....
„ letzte äuszere Untersuchung de „ „ ....ten.....19 in....
„ „ innere „ de „ „ ....ten.....19 in....
„ „ Wasserdruckprobe de „ „ ....ten.....19 in....
durch d.....ausgeführt worden.

Auf Grund der vorstehenden Untersuchungsverhandlung wurde das Schiffsattest ausgestellt und dem Schiffs{eigner}führer ausgehändigt.

MANNHEIM, den 6ten *Juli* 1905.

GROSSH. SCHIFFSUNTERSUCHUNGS-KOMMISSION *MANNHEIM*

Der Vorstand: *Die Mitglieder:*

Kosten: gez. gez.
Gebühren: 30 M. — pf. gez.
Auslagen: 6 „ 50 „ gez.
Stempel: — „ — „

Zusammen: 36 M. 50 pf.

ANLAGE C. (Erste Seite.)

GROSSH. SCHIFFSUNTERSUCHUNGS-KOMMISSION MANNHEIM

Schiffsattest Nr. 12

Name und Wohnort des Schiffseigners: *Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft*
Name des Schiffes: *Mannheim Nr. 34.*
Bauart: {*Holz*} *Metall* {*oder gemischt*}
Schiffsgattung: *Gedecktes eisernes Segelschiff* mit *2* Masten und *4* Sprieten
Ort und Jahr der Erbauung: *Mannheim 1904*
Tragfähigkeit: *889,540* Tonnen
{*nach Abschätzung*}
nach Eichschein Nr. *18* vom *7*ten *Oktober 1904*
des Schiffseichamtes *Mannheim*

Höchstzulässige Personenzahl: —
Kesselheizfläche: — qm
Maschinenkraft: — effektive/indizierte Pferdestärken
Das Schiff besitzt: —
Zeichen auf dem vorderen Klammernpaar: *889 t* (*Mm*) Bugspriet

ANMERKUNG: In dem Schiffsattest sind als Beispiel die Eintragungen der Schiffsuntersuchungs-Kommission in Schrägschrift gedruckt.

(Zweite Seite.)

Das vorseits beschriebene Schiff ist von der unterzeichneten Schiffsuntersuchungs-Kommission in allen Teilen und Zubehörungen untersucht, in ihr Schiffsverzeichnis unter Nr. *12* eingetragen, mit der in beladenem Zustande zulässigen tiefsten Einsenkung in nachfolgend aufgeführter Weise bezeichnet, sowie mit der im folgenden Verzeichnis angeführten Ausrüstung und Bemannung für die Rheinschiffahrt auf der Strecke von *Strassburg* bis *zur See* für tauglich befunden worden.

Auf Grund dieses Attestes darf dieses Schiff zur Rheinschiffahrt so lange benutzt werden, ALS ES SICH IN ERWÄHNTEM ZUSTANDE BEFINDET UND BIS EINE WESENTLICHE VERÄNDERUNG ODER AUSBESSERUNG, ALS WELCHE AUCH DIE ERNEUERUNG VON INHÖLZERN ODER RIPPEN DES SCHIFFES ANZUSEHEN IST, vorgenommen wird.

DIE ABMESSUNGEN BETRAGEN:

Gröszte Länge (Steuerruder nicht inbegriffen) *65,30* m
Gröszte Breite ..... *9,10* m

(Dritte Seite.)

Die in beladenem Zustande höchstzulässige Einsenkungstiefe ist an jeder Seite des Schiffes an $\frac{\text{zwei}}{\text{drei}}$ Stellen mit eisernen Klammern von 30 cm Länge und 4 cm Höhe bezeichnet worden.

VERMESSUNGSERGEBNISSE:

Es betragen die	im Vorderschiff		im Mittelschiff		im Hinterschiff	
	rechts cm	links cm	rechts cm	links cm	rechts cm	links cm
Bodentiefe ..... (Einsenkungstiefe in leerem Zustand)	*45*	*44*	*47*	*46*	*40*	*41*
Ladehöhe	*182*	*182*	*179*	*179*	*176*	*176*
Freibordhöhe bis: {Oberkante} *Merklinge* .... Unterkante	*97*	*97*	*59*	*59*	*96*	*93*

Senkrechter Abstand zwischen dem tiefsten Punkt des Schiffsbodens und der Leerebene *47* cm.

(Vierte Seite.)

VERZEICHNIS DER AUSRÜSTUNG UND BEMANNUNG,
welche zur sicheren Leitung des Schiffes und zur Hilfe in Notfällen in gebrauchsfähigem Zustande vorhanden sein müssen:

I. Ausrüstung

Anzahl	Benennung	Länge m	Stärke mm	Gewicht kg
	SEGEL			
1	*Schobersegel mit Rae*			
	ANKER			
1	Buganker			560
1	Notanker			375
1	Heckanker			280
1	Fahranker			188
	KETTEN UND TAUWERK			
1	Bugankerkette	80	28	1350
1	Öhringskette	85	15	450
1	Notankerkette	80	22	900
1	Drahtseil	150	22	200
1	groszer Strang	200	45	400

(Fünfte Seite).

Anzahl	Benennung	Länge m	Stärke mm	Gewicht kg
2	kleine Stränge *zus.*	350	40	420
1	Leine	300	25	150
1	Pferdeleine	300	30	200
3	Mehrtaue *zus.*	240	32	225
	Sonstige Gegenstände			
	Signallaternen, Flaggen und Döpper nach Vorschrift der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung			
1	Sprachrohr			
	{Signalglocke}			
	{Signalböller}			
2	Pumpen			
	{Wasserschaufel}			
6	Leckkleider			
2	Rettungsringe mit Leine			
1	Rettungsnachen m. Fahrgeschirr			
2	Laufstege			
4	Korksäcke			
8	Reibhölzer			
2	Schooren			
1	Notsteuer			

Anzahl	Benennung	Länge m	Stärke mm	Gewicht kg
	Feuerlöscheinrichtung Kleines Fahrgeschirr {Kiste mit Heilmitteln} Blechplakat, betr. die Wiederbelebung anscheinend Ertrunkener			

(Sechste Seite.)

Auszerdem müssen sich an Bord befinden:
ein Abdruck der amtlich genehmigten Unfallverhütungsvorschriften,
die vorgeschrieben Kesselpapiere.

II. BEMANNUNG

Auszer dem patentierten Schiffsführer
2 Matrosen
— Schiffsjungen
(bei Dampfschiffen) {Maschinisten}
{Heizer}

BEMERKUNGEN

Dieses Schiffsattest wurde ausgefertigt auf Grund der Untersuchungsverhandlung

MANNHEIM, den *6*ten *Juli* 1905.

GROSSH. SCHIFFSUNTERSUCHUNGS-KOMMISSION *MANNHEIM*

(L. S.) *Der Vorstand:*

Kosten: ..... *gez.*

Gebühren: *30* M. — Pf.
Auslagen: *6* „ *50* „
Stempel: — „ — „

Zusammen: *36* M. *50* Pf.

(Siebente Seite.)

Attest über Nachuntersuchung Nr...

Das vorstehend benannte Schiff ist heute nach vorgenommener Änderung — Ausbesserung — auf Antrag de .....
.....
.....
in allen Teilen und Zubehörungen untersucht worden, und hat sich hierbei ergeben, dasz,

(Achte Seite.)*

* In den Formularen sind noch einige Seiten zur Eintragung weiterer Nachuntersuchungen beizufügen.

....., den ....ten ..... 19..

.....SCHIFFSUNTERSUCHUNGS-KOMMISSION.....

DER VORSTAND:

Kosten: (L. S.)

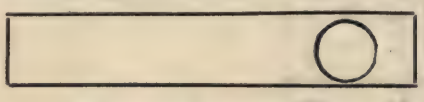
Gebühren: .. M. .. Pf.
Auslagen: .. „ .. „
Stempel: .. „ .. „

Zusammen: .. M. .. Pf.

ANLAGE D. (Erste Seite.)

..... *Schiffsuntersuchungs-Kommission* .....

Schiffsattest Nr. .....

Name und Wohnort des Schiffseigners: .....
Name des Schiffes: .....
Bauart: Holz, Metall oder gemischt
Schiffsgattung: .....
mit .. Masten und .. Sprieten
Ort und Jahr der Erbauung: .....
Tragfähigkeit: .....Registertonnen, Nettoraumgehalt auf Grund des Meszbriefes der Schiffsvermessungsbehörde in .....vom..ten..... 19 ..
Klassifikationszertifikat d .....
.....
.....
vom .. ten ..... 19 .. Registernummer .....
Höchstzulässige Personenzahl: .....
Kesselheizfläche: ..... qm
Maschinenkraft: ..... $\frac{\text{effektive}}{\text{indizierte}}$ Pferdestärken
Das Schiff besitzt: .....
Zeichen auf dem vorderen Klammernpaar:  Bugspriet

(Zweite Seite.)

Das vorseits beschriebene Schiff ist von der unterzeichneten Schiffsuntersuchungs-Kommission in ihr Schiffsverzeichnis unter Nr. .... eingetragen, mit der in beladenem Zustande zulässigen tiefsten Einsenkung in nachfolgend aufgeführter Weise bezeichnet, sowie mit der aufgeführten Bemannung für die Rheinschiffahrt auf der Strecke von ..... bis ....für tauglich befunden worden.

Auf Grund dieses Attestes darf dieses Schiff zur Rheinschiffahrt so lange benutzt werden, *als es das vorbezeichnete Klassifikationszertifikat d* .....
.....
..... besitzt.

Die Abmessungen betragen:

Gröszte Länge (Steuerruder nicht inbegriffen) .... m
Gröszte Breite ..... m

(Dritte Seite.)

Die in beladenem Zustande höchstzulässige Einsenkungstiefe ist an jeder Seite des Schiffes an $\frac{\text{zwei}}{\text{drei}}$ Stellen mit eisernen Klammern von 30 cm Länge und 4 cm Höhe bezeichnet worden.

Vermessungsergebnisse.

Es betragen die	im Vorderschiff		im Mittelschiff		im Hinterschiff	
	rechts cm	links cm	rechts cm	links cm	rechts cm	links cm
Bodentiefe ..... (Einsenkungstiefe in leerem Zustand)						
Ladehöhe						
Freibordhöhe bis: ..... Oberkante						
..... Unterkante						

Senkrechter Abstand zwischen dem tiefsten Punkt des Schiffsbodens und der Leerebene .... cm

(Vierte Seite.)

Es müssen auf dem Schiff an Bemannung vorhanden sein:

Auszer dem patentierten Schiffsführer
... Matrosen
... Schiffsjungen
(bei Dampfschiffen) ... Maschinisten
... Heizer

Bemerkungen.

Dieses Schiffsattest wurde ausgefertigt auf Grund der Untersuchungsverhandlung

..... den .. ten ..... 19 ..

..... *Schiffsuntersuchungs-Kommission* .....

Der Vorstand:

(L. S.)

Kosten:

Gebühren: .. M. .. Pf.
Auslagen: .. „ .. „
Stempel: .. „ .. „

Zusammen: .. M. .. Pf.

ANLAGE E.

.....*Schiffsuntersuchungs-Kommission*.....

No. ...

Nachtrag zum Schiffsattest.

Das mit niederländischem Schiffsattest d. d. *'s Gravenhage*, den .. ten ..... 19.., mit Reg.-Nr. ..... versehene nicht niederländische ..... schiff: ..... de ..... zu ..... gehörig, wurde heute gemäsz § 3 Ziffer 2 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung der unterzeichneten Schiffsuntersuchungs-Kommission vorgeführt, in ihr Schiffsverzeichnis unter Nr. ....eingetragen und hierbei bestimmt:

Die *Bemannung* musz bestehen auszer dem patentierten Schiffsführer aus:

.. Matrosen
.. Schiffsjungen
(bei Dampfschiffen) .. Maschinisten
.. Heizer.

....., den .. ten ..... 19 ..

.....*Schiffsuntersuchungs-Kommission*.....

Der Vorstand:

Kosten: (L. S.)

Gebühren: .. M. .. Pf.
Stempel: .. „ .. „

Zusammen:.. M. .. Pf.

ANLAGE F.

.....*Schiffsuntersuchungs-Kommission*.....

Verzeichnis über Untersuchung der Rheinschiffe.

JAHR

Schiffsattest			Name des Schiffes	Des Schiffseigners		Schiffsgattung	Bauart
N°.	Tag	Monat		Name	Wohnort		

19....

Tragfähigkeit nach		Rheinstrecke		Bemerkungen über Nachuntersuchungen, Zurückziehung und Ungültigkeitserklärung früherer Schiffsatteste und Eichscheine	Sonstige Bemerkungen
Abschätzung Tonnen	Eichung Tonnen	von	bis		

610. 28 September 1905, PREUSSISCHE VERORDNUNG BETR. DIE AENDERUNG DER BEZIRKE DES RHEINSCHIFFAHRTSGERICHTS IN DUISBURG UND IN DUISBURG-RUHRORT. Ges. Samml. 1905 S. 371.

Wir WILHELM, von Gottes Gnaden König von Preuszen etc. verordnen auf Grund des § 1 des Gesetzes vom 8. März 1879, betreffend die Rheinschiffahrtsgerichte (Gesetz-Samml. S. 129) sowie in Abänderung des § 1 der Verordnung vom 1. September 1879, betreffend die Sitze und Bezirke der Rheinschiffahrtsgerichte (Gesetz-Samml. S. 609) und des § 1 der Verordnung vom 20. August 1900, betreffend die Errichtung eines Rheinschiffahrtsgerichts in Ruhrort (Gesetz-Samml. S. 314), was folgt:

Einziger Paragraph. Vom 1. Oktober 1905 ab bildet das rechte Ufer der Ruhr die Grenze zwischen den Bezirken der Rheinschiffahrtsgerichte in Duisburg und in Duisburg-Ruhrort mit der Maszgabe, dasz Veränderungen dieses Ufers die Veränderung der bezeichneten Grenze von selbst nach sich ziehen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Jagdhaus Rominten, den 28. September 1905.

(L. S.) WILHELM.

FÜRST v. BÜLOW. SCHÖNSTEDT. GR. v. POSADOWSKY. STUDT. FRHR. v. RHEINBABEN. v. PODBIELSKI. v. BUDDE. FRHR. v. RICHTHOFEN. v. BETHMANN HOLLWEG.

611. 1906, ABÄNDERUNG DER ARTT. 1—3, 7, 17, 21, SOWIE NEUER ARTT. 3*a* UND 41*a* DER POLIZEIORDNUNG VON 1897. Baden 14 September 1906 G. u. V. Bl. 1906 Nr. XXXV, Bayern 22 September 1906, G. u. V. Bl. 1906 Nr. 61 S. 759, Elsass-Lothringen 31 August 1906 Zentr. u. B. Amtsbl. 1906 Nr. 36, Hessen 29 August 1906 Reg. Bl. 1906 Nr. 19, Niederland 22 Oktober 1906 Staatsblad 1906 Nr. 266, Preussen 24 August 1906 A. Bl. 1906 Nr. 37.

I. § 1 erhält folgenden Zusatz als Ziffer 4:

„Auf jedem Schiff musz während der Fahrt stets eine zur Rudertührung befähigte erwachsene, mindestens 17 Jahre alte Person sich am Ruder befinden.

Auf Schiffe ohne eigene Triebkraft unter 150 Tonnen Tragfähigkeit findet diese Vorschrift keine Anwendung".

II. § 2 Ziffer 4 erhält folgenden Zusatz als Absatz 2:

„Das Gleiche gilt für die mit einer Tiefgangslinie versehenen Lustfahrzeuge der Seeschiffahrt, welchen die Flagge des Kaiserlichen Yacht-Klubs zu Kiel oder einer anderen seitens des Uferstaates der befahrenen Strecke als zustän-

a. Aan § 1 als cijfer 4 wordt toegevoegd:

„Op ieder schip moet gedurende de vaart steeds een tot de bediening van het roer bekwaam, volwassen, minstens 17 jaar oud persoon aan het roer staan.

„Op schepen zonder eigen beweegkracht varende, van minder dan 15,000 K.G. (3000 centenaars) laadvermogen, is dit voorschrift niet van toepassing";

b. aan § 2, cijfer 4, wordt toegevoegd het navolgende:

„Hetzelfde geldt voor de van eene diepgangslijn voorziene pleiziervaartuigen, bestemd voor de zeevaart, aan welke de vlag der Keizerlijke Jachtclub te *Kiel* of van een ander door den Oeverstaat van het te bevaren rivier-

dig anerkannten Gesellschaft verliehen worden ist".

III. In § 3 Ziffer 2 werden die Absätze 2 und 3 aufgehoben und durch folgende Bestimmung als Absatz 2 ersetzt:

„Bezüglich der den Rhein oberhalb Duisburg befahrenden Schiffe dieser Art sind auch für Art und Zahl der Bemannung die Angaben im Schiffs-Attest maszgebend".

IV. Hinter § 3 wird ein Paragraph als § 3a eingeschaltet mit der Ueberschrift:

Gröszte zulässige Fahrgastzahl bei Personendampfschiffen.

§ 3a. 1. Die zur Personenbeförderung bestimmten Dampfschiffe, welche den konventionellen Rhein oberhalb der Spijk'schen Fähre befahren, dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem die gröszte zulässige Anzahl von Fahrgästen durch Sachverständige nach Maszgabe der bestehenden Vorschrifte namtlich festgestellt worden ist.

2. Die Angabe der amtlich festgestellten gröszten zulässigen Fahrgastzahl ist an geeigneten beim Betreten des Schiffes in die Augen fallenden Stellen mit deutlichen Buchstaben und Ziffern von mindestens 15 cm Höhe stets erkennbar in weiszer oder gelber Farbe auf dunklem oder in schwarzer Farbe auf hellem Grunde anzuschreiben.

3. Wird das Schiff nach Maszgabe des Artikels 22 Absatz 4 und 5 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte und der Ziffer 5 B des Schluszprotokolls hierzu einer Nachuntersuchung unterworfen und ergibt sich die Notwendigkeit, die Feststellung der gröszten zulässigen Fahrgastzahl einer Nachprüfung zu unterziehen, so hat der Schiffseigner oder Schiffsführer den bezüglichen Anordnungen der Behörde Folge zu leisten und gegebenen Falles auch für die entvak als bevoegd erkend lichaam is verleend";

c. van § 3, cijfer 2, vervallen het 2de en 3de lid en worden vervangen door het navolgende voorschrift als 2de lid:

„Voor de schepen van deze soort, welke den *Rijn* boven *Duisburg* bevaren, gelden ook voor de soort en het aantal der bemanning de gegevens in het scheepspatent."

d. achter § 3 de navolgende paragraaf als § 3*a* wordt ingelascht, met het opschrift:

„Grootste geoorloofde aantal opvarenden op passagiersstoombooten.

„1. De voor het vervoer van passagiers bestemde stoombooten, welke den conventioneelen *Rijn* boven het *Spijksche veer* bevaren, mogen eerst in gebruik genomen worden, nadat het grootste geoorloofde aantal opvarenden door deskundigen volgens de bestaande voorschriften ambtelijk is vastgesteld.

„2. De opgave van het ambtelijk vastgestelde grootste geoorloofde aantal opvarenden moet op geschikte, bij het betreden van het vaartuig in het oog vallende plaatsen met duidelijke letters en cijfers van ten minste 15 cM. hoogte, steeds zichtbaar in witte of gele kleur op donkeren of in zwarte kleur op lichten grond worden aangebracht.

„3. Wordt het vaartuig volgens artikel 22, 4de en 5de lid der herziene Rijnvaartakte en cijfer 5B van het slotprotocol aan een nieuw onderzoek onderworpen en blijkt de noodzakelijkheid om ook de vaststelling van het grootste geoorloofde aantal opvarenden aan een nieuw onderzoek te onderwerpen, dan moet de eigenaar of de gezagvoerder de desbetreffende voorschriften van het bevoegd gezag opvolgen en desgevorderd ook voor de overeenkomstige wij-

sprechende Abänderung der Aufschriften (Ziffer 2) Sorge zu tragen.

4. Die Aufnahme von Fahrgästen über die festgesetzte grösste Anzahl hinaus ist verboten. Die Schiffsführer sind verpflichtet, den Anordnungen der Hafen- und Schiffahrts-Polizeibeamten zur Vermeidung einer Überfüllung des Schiffes nachzukommen.

5. Bei Überschreitung der festgestellten grösten Fahrgastzahl oder bei Eintritt einer Gefahr haben die vom Schiffsführer hierzu aufgeforderten Fahrgäste den Dampfer zu verlassen. Auch haben die Fahrgäste den Anordnungen des Schiffsführers zur Verhütung einer einseitigen Belastung des Schiffes Folge zu leisten."

V. In § 7 wird zwischen Ziffer 1 und 2 folgender Zusatz als Ziffer 1a eingeschaltet:

„Ist aber der Führer des zu überholenden Dampfschiffs durch besondere Umstände genötigt, nach der Steuerbordseite (rechts) auszuweichen, so hat derselbe rechtzeitig die in Ziffer 1 vorgeschriebenen Zeichen zu erwidern und dabei die Flagge bezw. Laterne nach der Backbordseite (links) zu schwenken. Das vorbeifahrende Schiff hat alsdann nach der Backbordseite (links) auszuweichen. Auch steht ihm dies frei für den Fall, dasz weder ein Gegenzeichen gegeben, noch in genügendem Masze nach der Backbordseite (links) ausgewichen wird".

VI. § 17 erhält folgenden Zusatz als Ziffer 4:

„Auf den Strecken von 30 Meter oberhalb bis 30 Meter unterhalb von Brücken in Eisenkonstruction ist das Halten oder Anlegen von Dampfschiffen — die Entfernung bis zum Kamin gemessen — verboten, insofern nicht ein Notfall vorliegt oder eine Ausnahme seitens der zuständigen Polizeibehörde zugelassen ist".

ziging der opschriften (punt 2) zorg dragen.

„4. Opneming van opvarenden boven het vastgestelde grootste aantal is verboden. De gezagvoerders zijn verplicht de bevelen der beambten van de haven- en scheepvaartpolitie ter voorkoming van overbelasting van het vaartuig op te volgen.

„5. Ingeval het vastgestelde grootste geoorloofde aantal opvarenden wordt overschreden, of ingeval er gevaar ontstaat, moeten de door den gezagvoerder hiertoe aangewezen opvarenden de stoomboot verlaten. Ook moeten de opvarenden de bevelen van den gezagvoerder ter voorkoming van eene eenzijdige belasting van het vaartuig opvolgen."

e. in § 7 tusschen de cijfers 1 en 2 een nieuw lid als cijfer 1*a* wordt ingevoegd, luidende:

„Is echter de schipper van de voorbij te varen stoomboot door bijzondere omstandigheden genoodzaakt naar stuurboord (rechts) uit te wijken, zoo moet hij tijdig de in cijfer 1 voorgeschreven seinen beantwoorden en daarbij de vlag respectievelijk de lantaarn naar bakboordzijde (links) zwaaien.

„Het voorbijvarende schip moet alsdan naar bakboord (links) uitwijken. Ook staat hem dit vrij ingeval noch een tegensein gegeven, noch in voldoende mate naar bakboord (links) uitgeweken wordt"

f. aan § 17, als cijfer 4, wordt toegevoegd:

„Binnen den afstand van 30 M. boven tot 30 M. beneden bruggen van ijzeren constructie is het stoppen of aanleggen van stoombooten — de afstand tot aan den schoorsteen gemeten — verboden, tenzij in geval van nood of tenzij door de bevoegde ambtenaren en beambten, met de handhaving der politie belast, eene uitzondering is toegelaten".

VII. § 21 Ziffer 5 erhält folgende Fassung:

„Jedem Dampfschiffe *ohne* Anhang ist es erlaubt, bei Nacht ein nach rückwärts sichtbares weiszes Signallicht am Heck zu führen.

Jedes Dampfschiff *mit* Anhang hat bei Nacht in einer Höhe von mindestens 6 Meter über dem Schiffsbord an einer Stange beim Kamin oder auf dem Steuerstuhl oder Radkasten steuerbords ein gleichmäsziges und ununterbrochenes, auf ¾ Kilometer sichtbares rotes Licht zu führen.

Diese Lichter (Absatz 1 und 2) müssen derart geblendet sein, dasz sie von vorn und von seitwärts nicht gesehen werden können."

VIII. Hinter § 41 wird ein Paragraph als § 41a eingeschaltet, mit der Ueberschrift:

12. *Bergflösze.*

§ 41a. „Die Bestimmungen in §§ 31—41 beziehen sich nur auf Talflösze; für Bergflösze finden die Bestimmungen für Schleppzüge sinngemäsze Anwendung."

g. § 21, cijfer 5, verkrijgt de volgende redactie:

„Elke stoomboot zonder vaartuigen op sleeptouw mag des nachts een naar achterwaarts zichtbaar wit seinlicht aan het hek voeren.

„Elke stoomboot met vaartuigen op sleeptouw moet des nachts op eene hoogte van ten minste 6 M. boven het scheepsboord aan een staak bij den schoorsteen of op den stuurstoel of op de raderkast, aan stuurboord een gelijkmatig en onafgebroken op ¾ K.M. zichtbaar rood licht voeren.

„Deze lichten (1ste en 2de lid) moeten zoodanig bedekt zijn, dat zij van vooruit en van zijwaarts niet gezien kunnen worden".

h. achter § 41 een paragraaf als § 41*a* wordt ingevoegd met het opschrift:

„12. *Opgaande vlotten.*

„De bepalingen in §§ 31—41 hebben alleen betrekking op afvarende vlotten; voor opvarende vlotten zijn de bepalingen voor sleeptreinen, voor zoover doenlijk, van toepassing".

612. 1906, ABÄNDERUNG DER ORDNUNG FÜR DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE DER DEUTSCHEN UFERSTAATEN VON 1905. Baden 14 September 1906 G. u. V. Bl. 1906 Nr. XXXV S. 353, Bayern 26 September 1906 G. u. V. Bl 1906 Nr 61 S. 762, Elsass-Lothringen 31 August 1906 Zentr. u. B. Amtsbl. 1906 Nr. 36 S. 147, Hessen 29 August 1906 Reg. Bl. 1906 Nr. 19, Preussen 24 August 1906 A. Bl. Cöln 1906 Stück 36 S. 280. Die badische Verordnung wird hier abgedruckt unter Nr. 614.

613. 1906, VERORDNUNG DER DEUTSCHEN UFERSTAATEN BETR. DIE DURCHFÜHRUNG DER „ORDNUNG FÜR DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE" VON 1905. Baden 14 September 1906 G. u. V. Bl. 1906 Nr. XXXV S. 353, Bayern 8 August 1906 G. u. V. Bl. 1906 Nr. 47 S. 507, Elsass-Lothringen 31 August 1906 Zentr. u. B. Amtsbl. 1906 Nr. 36 S. 150, Hessen 29 August 1906 Reg. Bl. 1906 Nr. 19, Preussen 24 August 1906 A. Bl. Cöln Stück 36 S. 279. Die badische Verordnung wird hier abgedruckt.

Nachstehend bringen wir die unter den Rheinuferstaaten vereinbarte Verordnung, betreffend die Durchführung der „Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe" (Bekanntmachung vom 18. März 1905, Gesetzes- und Verordnungsblatt

Seite 79 ff). mit dem Anfügen zur öffentlichen Kenntnis, dasz dieselbe *am 1. Oktober d. J. in Kraft tritt.*

Karlsruhe, den 14. September 1906.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

SCHENKEL. Dr. STROMEYER.

Verordnung,

betreffend die Durchführung der „Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe".

Alle den Vorschriften des Artikels 22 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte unterworfenen, bereits auf Grund der seitherigen Vorschriften untersuchten Rheinschiffe, welche den Rhein oberhalb Duisburg befahren, müssen einer Schiffs-Untersuchungskommission behufs Vornahme einer Besichtigung und Prüfung nach Maszgabe der neuen „Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe" vorgeführt werden.

Diejenige Untersuchungskommission, bei welcher die bisher gültige Untersuchung eines Schiffes erfolgt war, wird an die ihr nach Namen und Wohnort zuverlässig bekannten dermaligen Schiffseigner oder Schiffsführer der von ihr untersuchten Schiffe eine Aufforderung erlassen, binnen einer auf sechs Monate zu bemessenden Frist das betreffende Schiff entweder bei ihr selbst zur Besichtigung vorzuführen oder den Nachweis zu erbringen, dasz die Besichtigung durch eine andere Untersuchungskommission erfolgt ist. Die Schiffseigner oder Schiffsführer sind verpflichtet, dieser Aufforderung innerhalb der gegebenen Frist nachzukommen.

Soweit eine solche Aufforderung nicht stattgefunden hat, haben die Schiffseigner oder Schiffsführer das betreffende Schiff spätestens innerhalb zweier Jahre vom Inkrafttreten dieser Verordnung an einer der bestehenden Untersuchungskommissionen, deren Wahl ihnen anheimgegeben ist, zur Besichtigung vorzuführen.

In dem einen wie in dem anderen Falle hat der Schiffseigner oder Schiffsführer den Tag der beabsichtigten Vorführung, mindestens eine Woche vorher, der von ihm gewählten Untersuchungskommission anzumelden.

Zuwiderhandlungen werden nach Maszgabe des Artikels 32 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte bestraft.

Die Besichtigung hat sich im wesentlichen nur auf die Prüfung der Festsetzung der höchstzulässigen Einsenkungstiefe, der Ausrüstungsgegenstände und Bemannung zu erstrecken.

Die Besichtigung kann zunächst durch den Vorstand oder ein von ihm hiermit beauftragtes Mitglied allein vorgenommen werden. Nur wenn sich hierbei ein erheblicher Anstand ergibt, insbesondere auch in Betreff einer den zurzeit geltenden Vorschriften der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung nicht entsprechenden Festsetzung der höchstzulässigen Einsenkungstiefe, findet eine Prüfung durch die gesamte Kommission statt.

Auf Grund der vorgenommenen Besichtigung wird ein neues Schiffsattest ausgestellt, das bisherige Attest aber einbehalten. In dem neuen Attest, ebenso in der dazu gehörigen Verhandlung (Anlage B der Untersuchungsordnung) ist, soweit nicht neue Feststellungen stattgefunden haben, auf die Angaben des früheren Attestes ausdrücklich Bezug zu nehmen. Das Schiffsattest erhält eine neue Nummer und ist mit dieser in ein neu anzulegendes Schiffsverzeichnis einzutragen.

Als Gebühr sind neben dem Ersatz der wirklichen Auslagen für die veränderte Bezeichnung der höchstzulässigen Einsenkung und für das Schiffsattest, je nach dem Umfang des Prüfungsgeschäftes $^1/_5$ oder $^2/_5$ der in § 23 Absatz 3 der Untersuchungsordnung festgesetzten Gebühr zu entrichten.

614. 1906, ANWEISUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT FÜR DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGS-KOMMISSIONEN HINSICHTLICH DER FESTSETZUNG DER BEMANNUNG DER DEN RHEIN OBERHALB DUISBURG BEFAHRENDEN RHEINSCHIFFE VON 15 TONNEN (300 ZENTNER) ODER MEHR TRAGFÄHIGKEIT (BEMANNUNGSANWEISUNG), UND ANWEISUNG BETREFFEND DIE FESTSTELLUNG DER GRÖSSTEN ZULÄSSIGEN ANZAHL VON FAHRGÄSTEN AUF PERSONENDAMPFERN DES RHEINS (FAHRGASTANWEISUNG). Baden 14 September 1906 G. u. V. Bl. 1906 Nr. XXXV S. 353, Bayern 26 September 1906 G. u. V. Bl. 1906 Nr. 61 S. 762, Elsass-Lothringen 31 August 1906 Zentr. u. B. Amtsbl. 1906 Nr. 36 S. 147 und 150, Hessen 29 August 1906 Reg. Bl. 1906 Nr. 19, Niederland 15 November 1906 Staatscourant 1906 Nr. 269, Preussen 24 August 1906 A. Bl. Coblenz 1906 Stück 37 S. 247. Die badische Verordnung wird hier abgedruckt, vgl. auch Nr. 612.

Mit Rücksicht auf die Änderungen und Ergänzungen, welche die *Rheinschifffahrts-Polizeiordnung* nach der Bekanntmachung vom heutigen mit *Wirkung* vom *1. Oktober d. J.* erfährt, werden auf Grund der zwischen den Uferstaaten getroffenen Vereinbarung mit *Wirkung vom genannten Tage* ab die nachstehenden Bestimmungen der durch Bekanntmachung vom 18. März 1905 veröffentlichten „Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe" (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 79 ff.) wie folgt ergänzt beziehungsweise abgeändert:

a. Der § 12 erhält als Absatz 2 folgenden Zusatz:

„Die Bestimmungen in Absatz 1 finden entsprechende Anwendung auf Lustfahrzeuge der Seeschiffahrt, welchen die Flagge des Kaiserlichen Yachtklubs zu Kiel oder einer anderen seitens des Uferstaats der befahrenen Strecke als zuständig anerkannten Gesellschaft verliehen worden ist."

b. Der § 15 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Für Rhein-Seeschiffe (§ 12) ist das Schiffsattest nach Anlage D auszustellen."

c. Der § 23 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„Für Ausstellung von Schiffahrtsattesten für Rhein-Seeschiffe sowie für die Erneuerung von Einsenkungsklammern, sofern damit nicht andere Untersuchungsgeschäfte verbunden sind, werden die Gebühren auf $^1/_5$ ermäszigt."

Gleichzeitig bringen wir die zur Ausführung der Bestimmungen der §§ 10 und 11 der oben gedachten „Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe" unter den Rheinuferstaaten vereinbarten Anweisungen, nämlich:

1. Die *Anweisung für die Schiffsuntersuchungs-Kommission hinsichtlich der Festsetzung der Bemannung der den Rhein oberhalb Duisburg befahrenden Rheinschiffe von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit* in Anlage I;

2. die *Anweisung, betreffend die Feststellung der grösszten zulässigen Anzahl von Fahrgästen auf Personendampfschiffen des Rheins* in Anlage II mit dem Anfügen zur

öffentlichen Kenntnis, dasz die Anweisungen gleichfalls *auf 1. Oktober d. J.* in Kraft treten.

Karlsruhe, den 14. September 1906.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

SCHENKEL. Dr. STROMEYER.

ANLAGE I. *Anweisung*

für die Schiffsuntersuchungs-Kommissionen hinsichtlich der Festsetzung der Bemannung der den Rhein oberhalb Duisburg befahrenden *Rheinschiffe* von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit.

Bei der im Schiffsattest zu bewirkenden Festsetzung der Mindestbemannung des Schiffes ist zu beachten, was folgt:

a. *Für Schiffe ohne eigene Triebkraft.*

1. Die Schiffsbemannung besteht auszer dem mit Schifferpatent versehenen Schiffsführer (Schiffer) aus Matrosen und Schiffsjungen.

Bei der Festsetzung der Bemannung wird unter „Matrose" ein Schiffsgehilfe verstanden, welcher über 17 Jahre alt ist und während mindestens zwei Jahren als Schiffsjunge das Schiffergewerbe auf dem Rhein, dessen Seitenflüssen oder auf nicht zum konventionellen Rhein gehörigen niederländischen Flüssen erlernt hat. Schiffsjungen dürfen in die vorgeschriebene Schiffsbemannung nicht eingerechnet werden, wenn sie nicht schon mindestens ein Jahr auf Schiffen gedient haben; vorher nur dann, wenn auf dem gleichen Schiffe noch zwei Matrosen dienen.

Andere Bezeichnungen, wie Bootsmann, Schiffsknecht, Vollmatrose, Leichtmatrose, dürfen in dem Schiffsattest nicht gebraucht werden.

2. Als Regel sind für Schiffe ohne eigene Triebkraft die nachstehend verzeichneten Mannschaften — auszer dem Schiffsführer — als erforderlich zu erachten:

a. für Schiffe von 15 t bis zu 500 t Tragfähigkeit: 1 Matrose

für Schiffe unter 50 t Tragfähigkeit für die Rheinstrecke oberhalb Worms: 1 Matrose und 1 Schiffsjunge

b. für Schiffe

über 500 t Tragfähigkeit bis 750 t Tragfähigkeit: 1 Matrose und 1 Schiffsjunge

über 750 t Tragfähigkeit bis 1000 t Tragfähigkeit: 2 Matrosen

über 1000 t Tragfähigkeit bis 1500 t Tragfähigkeit 2 Matrosen und 1 Schiffsjunge

über 1500 t Tragfähigkeit 3 Matrosen.

Von dieser Regel darf nur unter besonderen, nachfolgend näher bezeichneten Verhältnissen abgewichen werden.

3. Eine *Verstärkung der Bemannung* durch Vermehrung der Mannschaft oder dadurch, dasz ein Matrose an die Stelle des Schiffsjungen zu treten hat, darf in Betracht kommen:

a. bei Schiffen von schwerfälliger oder unzweckmäsziger Form oder Einrichtung;

b. bei Schiffen, auf welchen Groszsegel gebraucht werden.

4. Eine *Verminderung der Bemannung* oder der Ersatz eines Matrosen durch einen Schiffsjungen darf mit Ausnahme der unter Ziffer 2*a* erwähnten Schiffe unter 50 t Tragfähigkeit in Betracht kommen:

a. bei grösseren Schiffen, welche mit auszerordentlichen mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und Schleppstränge, zum Anholen und Absetzen der Schiffe u. s. w. ausgerüstet sind;

b. bei Schiffen, welche nach Angabe des Attestes nur für bestimmte kurze Strecken zugelassen sind, als welche im allgemeinen Strecken von weniger als 60 km angesehen werden.

b. *Für Dampfschiffe.*

5. Die Schiffsbemannung besteht auszer dem mit Schifferpatent versehenen Schiffsführer aus Matrosen, Schiffsjungen, Maschinisten und Heizern.

Bei der Festsetzung der Bemannung gilt für Matrosen und Schiffsjungen das in Ziffer 1 Bemerkte.

6. Als Regel sind — auszer dem Schiffsführer — die nachstehend verzeichneten Mannschaften als erforderlich zu erachten:

1. *Für Schrauben- und Raddampfer von:*

Bis 60 qm Heizfläche		60 bis 120 qm Heizfläche		120 bis 200 qm Heizfläche	
1 Matrose	1 Maschinist	1 Matrose	1 Maschinist 1 Heizer	3 Matrosen	1 Maschinist 2 Heizer
1 Mann	1 Mann	1 Mann	2 Mann	3 Mann	3 Mann
Zusammen 2 Mann		Zusammen 3 Mann		Zusammen 6 Mann	

2. *Für Schraubendampfer von:*

200 bis 320 qm Heizfläche		Über 320 qm Heizfläche	
3 Matrosen 1 Junge	2 Maschinisten 2 Heizer	4 Matrosen 1 Junge	2 Maschinisten 4 Heizer
4 Mann	4 Mann	5 Mann	6 Mann
Zusammen 8 Mann		Zusammen 11 Mann	

3. *Für Raddampfer von:*

200 bis 260 qm Heizfläche		260 bis 320 qm Heizfläche		Über 320 qm Heizfläche	
4 Matrosen 1 Junge	2 Maschinisten 2 Heizer	5 Matrosen 1 Junge	2 Maschinisten 4 Heizer	6 Matrosen 1 Junge	2 Maschinisten 6 Heizer
5 Mann	4 Mann	6 Mann	6 Mann	7 Mann	8 Mann
Zusammen 9 Mann		Zusammen 12 Mann		Zusammen 15 Mann	

Vorstehende Bestimmungen finden auch auf Güterdampfer Anwendung.

7. Eine *Verstärkung* des Maschinenpersonals darf in Betracht kommen bei Dampfern, welche durch Vermehrumg der Dampfapparate mehr Aufsicht und Bedienung erfordern.

Eine *Verminderung* der Bemannung an Maschinisten und Heizern darf in Betracht kommen bei Dampfern, welche nach Maszgabe des Attestes nur für kurze Lokalfahrten bestimmt sind und auf welchen dem Maschinisten Zeit bleibt, den Kessel ordnungsmäszig mit zu versehen, ferner — jedoch unbeschadet des geordneten Schichtwechsels — bei Dampfern, deren besondere Bauart oder Einrichtung, insbesondere hinsichtlich der Kessel, der Maschine oder der Heizvorkehrungen, eine erleichterte Bedienung ermöglicht.

Eine *Verminderung* der Bemannung an Matrosen und Schiffsjungen oder der Ersatz eines Matrosen durch einen Schiffsjungen darf in Betracht kommen bei Dampfern, welche mit auszerordentlichen mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und Schleppstränge u. s. w. ausgerüstet sind.

8. Wird im Schiffsattest eine stärkere oder geringere Bemannung vorgeschrieben, als sie der Regel Ziffer 2 und 6 entsprechen würde, so sind die Gründe der Abweichung in der Untersuchungsverhandlung anzugeben. Etwaige Beschwerden entscheidet die Aufsichtsbehörde.

Anlage II. *Anweisung,*

betreffend die Feststellung der gröszten zulässigen Anzahl von Fahrgästen auf Personendampfschiffen des Rheins.

§ 1. Gemäsz § 11 der an 1. April 1905 in Kraft getretenen Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe liegt der Schiffsuntersuchungs-Kommission die Feststellung der gröszten zulässigen Anzahl von Fahrgästen auf Personendampfschiffen ob.

Der nach § 4 genannter Ordnung stattfindenden Anmeldung bei der Untersuchungs-Kommission hat der Eigentümer oder Führer eines Personendampfschiffes die zur Beurteilung der Grösze und der Bauart des Schiffes geeigneten Pläne (Deckpläne, Längenschnitt, Hauptspantquerschnitt) sowie die in § 2 verlangten Skizzen beizufügen.

§ 2. Zur Ermittelung der gröszten zulässigen Anzahl von Fahrgästen ist zunächst der Flächeninhalt der zum Aufenthalt für Fahrgäste bestimmten freien Flächen sowie der Grundflächen der geschlossenen Räume auf dem Hauptdeck und Oberdeck in Quadratmetern durch Messung im einzelnen festzustellen. Die unter dem Hauptdeck liegenden Räume bleiben auszer Betracht.

Die Länge des Decks ist von der Hinterkante der Ankerwinde am Bug bis zu dem Punkte am Heck zu messen, an welchem sich Fahrgäste noch aufhalten können, ohne von der Steuervorrichtung belästigt zu werden.

Für die Bestimmung der Breiten ist die Innenkante der Reeling maszgebend.

Von dem also ermittelten Flächeninhalte sind in Abzug zu bringen:

sämtliche Aufbauten, soweit deren Oberflächen nicht als Sitzplätze benutzt werden können, Verbindungsgänge, Treppen, Luken, Decklichter, Niedergangskappen, Maschinenschornstein und Kesselummantelung, Steuerstuhl, Ankerwinden, Kompaszhäuschen, Kranen, Maste und Windwerke, innenbords geführte Boote, sofern diese nicht so hoch angebracht oder aufgehängt sind, dasz Fahr-

gäste sich darunter aufhalten können, Räume für Gepäck, Viehgehege und dergleichen.

Für den Eintrag der Ausmasze sind vom Schiffseigner kizzen der zu vermessenden Deckflächen in geeignetem Maszstab beizubringen.

§ 3. Auf das Quadratmeter des ermittelten Flächeninhalts dürfen höchstens drei Fahrgäste gerechnet werden, so dasz auf den Fahrgast 0,33 qm Fläche entfällt. Je nach der Grösze, der Bauart und der Bestimmung des Schiffes sowie nach den bei der Besichtigung sich ergebenden besonderen Umständen ist eine Beschränkung der so festgestellten Anzahl von Fahrgästen dahin vorzunehmen, dasz für den Fahrgast eine gröszere Fläche gerechnet wird. Die hierfür maszgebenden Gründe sind schriftlich niederzulegen.

Den Sachverständigen ist es anheimgegeben, eine praktische Erprobung der Stabilität des Schiffes vorzunehmen.

In keinem Falle darf die zulässige Tragfähigkeit des Schiffes bei Aufnahme der ermittelten Personenzahl unter Berechnung eines Gewichtes von 75 kg für jede Person überschritten werden.

§ 4. Ist der Schiffseigner mit der festgestellten gröszten zulässigen Anzahl von Fahrgästen nicht einverstanden, so ist ihm anheimzugeben, durch eine revisionsfähige Stabilitätsberechnung mit Krängungsversuch oder durch praktische Erprobung die Berechtigung seines Einwurfs zu erweisen.

Werden bei der Erprobung an Stelle von Personen Lasten verwendet, so ist das der Personenzahl entsprechende Gewicht der Lasten um 10 Prozent zu erhöhen.

Bei der Stabilitätsberechnung sowie bei der Erprobung musz nachgewiesen sein, dasz in die tiefstliegenden Fenster und in solche Schiffsöffnungen, welche unmittelbar in den Schiffsraum führen und nicht wasserdicht verschlieszbar sind, Wasser nicht eintritt. Auch dürfen sonstige Bedenken nicht vorhanden sein.

§ 5. Soll für ein zur Zeit des Erlasses gegenwärtiger Anweisung bereits im Betrieb befindliches Personendampfschiff die gröszte zulässige Anzahl von Fahrgästen nachträglich festgestellt werden, so sind mit dem bezüglichen Gesuch möglichst die in § 1 Absatz 2 bezeichneten Schiffspläne einzureichen. In jedem Falle sind die in § 2 geforderten Skizzen der zur Vermessung gelangenden Deckflächen beizufügen.

615. 26 Mai 1906, PREUSSISCHE POLIZEIVERORDNUNG DES OBERPRÄSIDENTEN DER RHEINPROVINZ BETR. DIE DURCHFAHRT DURCH DIE SCHIFFBRÜCKE BEI MÜHLHEIM. A. Bl. Coblenz 1906 Stück 23.

616. 2/29Juni 1906, BADISCH-ELSASS-LOTHRINGSCHE VERORDNUNG BETR. DIE VERSUCHSFAHRTEN AUF DER RHEINSTRECKE STRASSBURG-BASEL. Abschrift.

1. Der Führer eines jeden den Rhein oberhalb Straszburg befahrenden Schiffes (Dampf- oder Segelschiffes) musz ein ordnungsgemäsz ausgestelltes Schifferpatent für die betreffende Schiffsgattung wenigstens bis nach Straszburg besitzen oder aber es musz mit der Führung des Schiffes ein Steuermann betraut sein, welcher wenigstens ein Steuermannspatent für die Strecke zwischen Sondernheim und Straszburg besitzt. *Auszerdem* musz aber auf jedem Schiff ein am Oberrheim ansässiger, von den beiderseitigen Rheinbaubehörden für tauglich erklärter Schiffer als Wegweiser auf der Berg- wie auf der Talfahrt eingestellt werden. Vor der in jeder Schiffahrtsperiode erfolgenden erstmaligen Reise, wie auch nach jeder wäh-

rend des Betriebs der Schiffahrt eintretenden stärkeren Anschwellung des Rheins haben die Schiffsführer und die Wegweiser die zu durchfahrende Strecke zu befahren, Fahrweg und Fahrtiefe zu untersuchen und sich über die vorhandenen Strömungen und insbesondere über die zur Durchfahrt durch die Brücken in Betracht zu ziehenden Verhältnisse zu unterrichten; dasz dies geschehen, ist von den Brücken- oder Dammeistern zu bescheinigen.

2. Alle Schiffe (Dampf- und Segelschiffe), die zur Fahrt oberhalb Straszburg benützt werden sollen, auch solche deren Atteste etwa bereits bis Basel lauten, müssen zuvor einer badischen oder elsasz-lothringischen Schiffsuntersuchungs-Kommission (Mannheim oder Straszburg) vorgeführt und von dieser hinsichtlich ihrer Tauglichkeit gerade mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des Oberrheins oberhalb Straszburg untersucht werden. Dabei ist insbesondere die Bauart, Tragfähigkeit, Tiefladelinie und Ausrüstung zu prüfen und weiter zu ermitteln, ob Anker, Ketten, Tauwerk und Rettungsmittel nach ihrem Zustand, nach Zahl, Gewicht, Länge, Stärke u. dergl., sowie ob die Stärke der Bemannung den Anforderungen genügen, die sich aus diesen besonderen Verhältnissen ergeben. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist im Attest zu vermerken.

3. Um den Vollzug der Vorschriften zu 1 und 2 zu sichern, ist ein jedes oberhalb Straszburg zu *Berg* fahrendes Schiff durch den Eigner oder Führer bei dem Kaiserlichen Wasserbauinspektor für den Rhein zu Straszburg rechtzeitig unter Angabe der Zeit und der näheren Umstände der Fahrt (Ladung, Tiefgang, Höhe des höchsten Festpunktes an Schiff und Schlepper über Wasser, Schleppverhältnisse u. dergl.) anzumelden. Diesem oder einem Beauftragten desselben sind die nach vorstehendem erforderlichen Nachweise (Patente, Bescheinigungen, Atteste u. s. w.) im Bureau des Dammeisters zu Straszburg-Neudorf behufs Erlangung der Fahrterlaubnis vorzulegen. Genügen die erbrachten Nachweise, so hat der Kaiserliche Wasserbauinspektor für den Rhein zu Straszburg oder dessen Beauftragter namens der Regierungen der beiderseitigen Uferstaaten die Erlaubnis zur Fahrt zu erteilen und den beteiligten Rheinbaubehörden beider Staaten hiervon Nachricht zu geben. Schiffer, die diese Erlaubnis nicht besitzen, sind an den Schiffbrücken anzuhalten und nicht durchzulassen.

Die *Talfahrten* sind unter Angabe etwaiger, namentlich in der Person des Schiffsführes oder Wegweisers eingetretenen Aenderungen dem Wasserbauinspektor in Colmar oder einem Beauftragten desselben behufs Erlangung der Fahrterlaubnis anzumelden. Letztere wird von dieser Seite namens der Regierungen der beiderseitigen Staaten unter Benachrichtigung der beiderseitigen Rheinbaubehörden erteilt, wenn die erbrachten Nachweise genügen. Schiffer, die diese Erlaubnis nicht besitzen, sind an den Schiffbrücken anzuhalten und nicht durchzulassen.

4. Bei der Erteilung der Fahrterlaubnis ist den Schiffseignern und Schiffsführern ausdrücklich zu eröffnen, dasz sie, wie dies an sich selbstverständlich sei, für alle durch ihre Versuchsfahrten verursachten Schäden aufzukommen haben. Auch werden dieselben auf die für die Rheinstrecke oberhalb Straszburg in Betracht kommenden besonderen Vorschriften schiffahrts- und brückenpolizeilicher Art hingewiesen.

617. 17 September 1906, AUSZUG AUS PROTOKOLL XX DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI CÖLN. Lagemans Nr. 984.

618. 15 Oktober/3 November 1906, BADISCH-ELSASS-LOTHRINGSCHE VERORDNUNG BETR. DIE VERSUCHSFAHRTEN AUF DER RHEINSTRECKE STRASSBURG-BASEL. Abschrift.

Zur Herbeiführung einer Vereinfachung des in den „Vorschriften für die Versuchsfahrten auf der Rheinstecke Strassburg-Basel" festgesetzten Schiffs-Untersuchungsverfahrens werden im Einvernehmen mit der Grossherzoglich Badischen Regierung die Bestimmungen in Ziffer 2 dieser Vorschriften, wie nachstehend abgeändert:

2. „Alle Dampf- und Segelschiffe, die zur Fahrt oberhalb Strassburg benutzt werden sollen, auch solche, deren Atteste etwa bereits bis Basel lauten, müssen *vor ihrer erstmaligen Fahrt in der Schiffahrtsperiode* einer badischen oder elsass-lothringischen Schiffsuntersuchungskommission (Mannheim oder Strassburg) vorgeführt und von dieser hinsichtlich ihrer Tauglichkeit gerade mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des Oberrheins oberhalb Strassburg untersucht werden. Dabei ist insbesondere die Bauart, Tragfähigkeit, Tiefladelinie und Ausrüstung zu prüfen und weiter zu ermitteln, ob Anker, Ketten, Tauwerk und Rettungsmittel nach ihrem Zustand nach Zahl, Gewicht, Länge, Stärke u. dergl., sowie ob die Stärke der Bemannung den Anforderungen genügen, die sich aus diesen besonderen Verhältnissen ergeben. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist im Attest zu vermerken.

Eine nochmalige Untersuchung der Schiffe, welche den Oberrhein oberhalb Strassburg im Laufe einer Schiffahrtsperiode mehrfach befahren, hinsichtlich ihrer Bauart, Tragfähigkeit und Tiefladelinie bleibt jedoch für den Fall vorbehalten, dass ein solches Schiff im Laufe der Schiffahrtsperiode eine wesentliche Änderung oder Reparatur erfahren hat.

Die Prüfung der nötigen Ausrüstung und Bemannung dagegen *muss vor jeder einzelnen Fahrt wiederholt werden.*"

619. 26 Oktober 1906, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. DIE KOMMISSIONEN VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT SOWIE DIE RHEINSCHIFFER- UND SCHIFFSPATENTE. Staatsblad 1906 Nr. 273.

Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Landbouw, Nijverheid en Handel en van Buitenlandsche Zaken, van 16 Juli 1906, n°. 6418, Afdeeling Nijverheid en Handel en van 18 Juli 1906, Tweede Afdeeling n°. 10721;

Den Raad van State gehoord, advies van 25 September 1906 n°. 24;

Gezien het nader rapport van Onze voornoemde Ministers van 17 October 1906 n°. 9217, Afdeeling Nijverheid en Handel, en van 20 October 1906, n°. 15754;

Gezien de artikelen 15 tot en met 23 der herziene Rijnvaartakte, den 17den October 1868 te *Mannheim* gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmachtigden der Regeeringen van *Nederland, Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen en Pruissen,* zoomede het bepaalde onder 4, La. A, van het bij die akte behoorende slotprotocol, zooals dat is gewijzigd bij de op den 4den Juni 1898 te *Mannheim* tusschen de wederzijdsche gevolmachtigden der Regeeringen van *Nederland, Baden, Beijeren, Elzas-Lotharingen, Hessen* en *Pruissen* gesloten overeenkomst, goedgekeurd bij de wet van 8 April 1899 (*Staatsblad* n°. 93) en het bepaalde onder 5 en 6 van hetzelfde

slotprotocol, welker bepalingen voor zooveel noodig zijn goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* n°. 37);

Hebben goedgevonden en verstaan;

Met ingang van 15 November 1906 vast te stellen de navolgende

Bepalingen omtrent de Commissiën van deskundigen voor de Rijnvaart en omtrent de Rijnschippers en scheepspatenten.

Art. 1. In elk der gemeenten *Amsterdam*, *Rotterdam* en *Dordrecht* wordt eene Commissie van deskundigen voor de Rijnvaart ingesteld, waarvan de leden door Onzen met de uitvoering van dit besluit belasten Minister worden benoemd en ontslagen.

De benoeming geschiedt telkens voor den tijd van vijf jaren.

Voor de benoeming van ieder der in het volgende artikel sub 2 en 3 genoemde deskundigen en hunne plaatsvervangers ontvangt genoemde Minister eene aanbeveling van ten minste twee personen, opgemaakt door de in hunne gemeente gevestigde Rijnvaartcommissie.

Art. 2. De Commissie van deskundigen wordt samengesteld uit:

1°. den havenmeester der gemeente of ander ambtenaar, als voorzitter;

2°. een scheepsbouwkundige, bekend met den bouw, zoowel van houten en van ijzeren schepen als met het scheepsstoomwerktuig, of een scheepsbouwkundige, bekend met den bouw van houten en ijzeren schepen en een tweeden deskundige, bekend met het scheepsstoomwerktuig. Bij tijdelijke ontstentenis van den voorzitter wordt deze vervangen door het oudste lid in jaren;

3°. een scheepvaartkundige, bekend met de vaart op den *Rijn* en zijne nevenrivieren, in bezit van het Rijnschipperspatent.

Voor ieder der onder sub 2 en 3 genoemde deskundigen moet een plaatsvervanger aangewezen worden.

De voorzitter draagt zorg, dat de administratie wordt gehouden zooals bij dit besluit voorgeschreven en leidt de werkzaamheden der Commissie.

De werkzaamheden van den sub 2°. genoemden tweeden deskundige, bekend met het scheepsstoomwerktuig, bepalen zich uitsluitend tot het onderzoek van stoomschepen.

De werkzaamheden der plaatsvervangende leden zijn beperkt tot het onderzoek van het schip en eventueel van het stoomwerktuig.

Bij tijdelijke ontstentenis van den voorzitter worden zijne werkzaamheden door een der andere leden waargenomen.

Art. 3. Alvorens zijne benoeming te aanvaarden legt ieder lid en plaatsvervangend lid der Commissie van deskundigen in handen van den burgemeester der gemeente den eed (belofte) af, dat hij de werkzaamheden, verbonden aan de betrekking van lid van de Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart, overeenkomstig de te dier zake bestaande of nader vast te stellen wettelijke voorschriften met nauwgezetten ijver, stipte onpartijdigheid en eerlijkheid naar zijn beste vermogen zal waarnemen.

Art. 4. De Commissiën van deskundigen zijn gehouden de rechtstreeks of door tusschenkomst van de in hunne standplaats gevestigde Rijnvaart Commissiën, door Onzen met de uitvoering van dit besluit belasten Minister te geven voorschriften op te volgen en aan den Inspecteur van de Rijnvaart de door hem verlangde inlichtingen en opgaven te verstrekken.

Art. 5. De Commissiën van deskundigen staan voorts onder toezicht van de in hun standplaats gevestigde Rijnvaartcommissie.

De Voorzitter der Rijnvaartcommissie heeft de bevoegdheid de Commissie van deskundigen hetzij in haar geheel, hetzij gedeeltelijk bijeen te roepen en te hooren, zoo dikwijls hij zulks in het belang der Rijnvaart noodig acht.

De Commissie van deskundigen is verplicht aan de Rijnvaartcommissie de inlichtingen te geven, die door deze worden verlangd.

Art. 6. Zij, die een Rijnschipperspatent wenschen te bekomen, wenden zich daartoe schriftelijk tot een der hiervoren genoemde Commissiën van deskundigen.

De aanvrage moet het riviervak vermelden, waarvoor het patent wordt aangevraagd.

Bij het verzoek moet de aanvrager overleggen:

a. eene verklaring van den burgemeester zijner woonplaats ten bewijze dat hij hier te lande zijne werkelijke woonplaats heeft;

b. zijn signalement, opgemaakt door denzelfden burgemeester;

c. zijne geboorte-akte;

d. het eventueel verkregen einddiploma eener Rijnschippersschool;

e. de bewijsstukken, bedoeld bij de artikelen 10 en 11 van dit besluit.

Art. 7. Schippers, de nevenrivieren van den *Rijn* of de binnenwateren tusschen de *Schelde* en den *Rijn* bevarende, die eene verklaring overeenkomstig artikel 18 der herziene Rijnvaartakte wenschen te bekomen, wenden zich daartoe schriftelijk tot een der hiervoren genoemde Commissiën van deskundigen.

Bij het verzoek moet de aanvrager overleggen:

a. het aan te vullen buitenlandsche patent;

b. zijn signalement, opgemaakt door den burgemeester der gemeente van binnenkomst of van eene der gemeenten genoemd in artikel 1 van dit besluit;

c. zijne geboorte-akte;

d. het eventueel verkregen einddiploma eener Rijnschippersschool;

e. de bewijsstukken, bedoeld bij de artikelen 10 en 11 van dit besluit.

Art. 8. Hij, die in het bezit van een Rijnschipperspatent, niet geldend voor het bestuur van stoomschepen, het recht wenscht te bekomen tot het besturen van stoomschepen, op het in het patent vermelde gedeelte van den Rijn, of hij, die in het bezit van een Rijnschipperspatent, dit wenscht te doen gelden voor een grooter gedeelte dan daarin is aangeduid, kan zich daartoe wenden tot een der hiervoren genoemde Commissiën van deskundigen.

Bij het verzoek moet de aanvrager overleggen:

a. het aan te vullen patent;

b. c. q. zijne geboorte-akte;

c. het eventueel verkregen einddiploma eener Rijnschippersschool;

d. de bewijsstukken, bedoeld bij de artikelen 10 en 11 van dit besluit.

Art. 9. 1. Ter verkrijging van het Rijnschipperspatent, of van de in artikel 18 der Rijnvaartakte genoemde verklaring moet het bewijs geleverd worden:

a. voor het bestuur van stoomschepen, van de practische uitoefening van het schippersbedrijf gedurende ten minste zeven jaren, waarvan ten minste één jaar aan het leeren van de practijk der stoomvaart gewijd was, en het bereiken van den leeftijd van ten volle 25 jaar;

b. voor het bestuur van andere schepen, van de practische uitoefening van het

schippersbedrijf gedurende ten minste *zes* jaren, en het bereiken van den leeftijd van ten volle 23 jaar;

c. voor het bestuur van zeilschepen van ten hoogste 1000 centenaars ladingsvermogen op bepaalde korte vakken van den *Rijn* boven *Worms*, van de practische uitoefening van het schippersbedrijf gedurende ten minste *twee* jaren, waarbij ten minste van tijd tot tijd het roer bediend is, en het bereiken van den leeftijd van ten volle 18 jaar.

2. Aan hen, die het eindexamen op eene door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart als daartoe geschikt verklaarde schippersschool met goed gevolg hebben afgelegd, is het patent of de verklaring uit te reiken, wanneer zij ten minste *vier* jaren, en voor het bestuur van stoomschepen *vijf* jaren de scheepvaart practisch uitgeoefend en den leeftijd van ten volle 21 jaar bereikt hebben.

3. Het schipperspatent of de in artikel 18 der Rijnvaartakte genoemde verklaring wordt voor bepaalde vakken van den *Rijn* of voor den geheelen *Rijn* uitgereikt, met dien verstande, dat ten minste de helft van den volgens cijfer 1, letter *a* en *b*, gevorderden vaartijd moet zijn doorgebracht op schepen, die het in het patent vermelde gedeelte bevaren.

In het geval van cijfer 1, letter *c*, moet de scheepvaart gedurende ten volle twee jaren op het gedeelte, waarvoor het patent wordt aangevraagd, uitgeoefend zijn.

Als vaartijd is slechts die tijd te rekenen, welke gedurende eene reis feitelijk in de uitoefening van de scheepvaart is doorgebracht.

Art. 10. Het bewijs, gevorderd bij het vorig artikel, moet worden geleverd door getuigschriften van schippers, bij wie de belanghebbende gedurende den voorgeschreven tijd het schippersbedrijf practisch uitgeoefend en den leertijd doorgebracht heeft.

De getuigschriften moet opgaven bevatten van den duur van de dienstbetrekking of van den leertijd, het begin en het einde van de daarin gemaakte reizen, de bevaren riviervakken en den aard der verrichte diensten met vermelding of daarbij het roer bediend is.

De getuigschriften moeten ten overstaan van een openbaar ambtenaar opgemaakt zijn, waartoe de schippers zich bij voorkeur kunnen wenden tot de waterschouten, de commissarissen van politie, of in gemeenten, waar deze laatsten niet zijn, tot de burgemeesters of degenen, die hen vervangen.

Art. 11. De Commissie van deskundigen onderzoekt de bewijsstukken.

Bij twijfel omtrent de deugdelijkheid der overgelegde getuigschriften, moet zij zich daaromtrent door het ondervragen der betrokkene personen en door nadere inlichtingen trachten te vergewissen.

Bij gebreke van getuigschriften kan hiervoor in de plaats treden de schriftelijke getuigenis van ten minste twee bij haar bekende vertrouwbare personen.

Is aan de voorgeschrevene voorwaarden voldaan, zoo wordt het patent na onderteekening door den aanvrager en door den voorzitter der Commissie en bijvoeging van het dienstzegel aan den aanvrager uitgereikt of c. q. de verlangde verklaring op het aan te vullen patent gesteld en onderteekend.

De betreffende getuigschriften of schriftelijke getuigenissen worden, na door den voorzitter te zijn gewaarmerkt, weder aan den aanvrager afgegeven.

Art. 12. Tot het doen aanteekenen overeenkomstig artikel 15 laatste lid der herziene Rijnvaartakte van de nieuwe woonplaats van Rijnschippers op patenten,

door andere Oeverstaten afgegeven, wordt het patent gezonden aan een der hiervoren genoemde Commissiën van deskundigen onder overlegging van eene verklaring overeenkomstig artikel 6, tweede lid, La. a, af te geven door den Burgemeester der nieuwe woonplaats en van het door dezen opgemaakt signalement van den schipper.

Art. 13. Veranderingen in het signalement van den schippers worden overeenkomstig artikel 17 der genoemde akte door den Burgemeester der werkelijke woonplaats of van een der gemeenten, genoemd in artikel 1 van dit besluit, op het patent aangeteekend.

Art. 14. De eigenaars of schippers der krachtens artikel 22 der herziene Rijnvaartakte te onderzoeken schepen (waartoe ook baggerwerktuigen en andere tot arbeidsdoeleinden dienende vaartuigen gerekend worden) wenden zich ter bekoming van een scheepspatent schriftelijk tot een der hiervoren genoemde Commissiën van deskundigen.

Bij de aanvraag moet de meetbrief worden overgelegd; bij ontstentenis van dezen of voor zoover deze daarvan geen melding maakt moet worden opgegeven:

1. naam van het schip en plaats waar het thuis behoort;
2. naam en woonplaats van den eigenaar;
3. soort van het vaartuig;
4. plaats en jaar van den bouw;
5. de wijze van bouw (hout- metaal- gemengd);
6. het Rijnvak, waarvoor het patent gevraagd wordt;
7. het geschat laadvermogen.;
8. bij stoomschepen: het aantal effectieve paardekrachten met overlegging der ketelbescheiden.

Het te onderzoeken schip moet door den schipper op de door de Commissie aangewezen plaats in ongeladen en gereinigden staat worden gebracht en moet van de volle uitrusting, die de schipper het geven wil, voorzien zijn.

De schipper moet bij het onderzoek en het aanbrengen der diepgangskrammen de noodige hulp verleenen en daartoe een sterke roeiboot met 2 man beschikbaar stellen.

Op voorstel van den scheepseigenaar, of den schipper kan het onderzoek ook op eene plaats buiten de standplaats der Commissie van deskundigen geschieden.

Art. 15. Het is de taak der Commissie, om het voorgebrachte schip voor dat gedeelte der Rijnvaart, voor hetwelk het bestemd is, met betrekking tot zijne deugdelijkheid te onderzoeken, den grootsten geoorloofden diepgang vast te stellen en de diepgangskrammen te doen aanbrengen, het laadvermogen, ingeval het schip niet gemeten is, te schatten en de voldoende uitrusting te bepalen.

Art. 16. De Commissie moet bij alle schepen onderzoeken, of het schip hecht gebouwd en dicht is, de sterkte der dwars- en langscheepsche spanten voldoende is, het roer en het stuurtoestel zich in goeden staat bevinden.

Bij *ijzeren schepen* van meer dan 200 ton inhoud moet nog worden vastgesteld, of het schip voldoende van waterdichte schotten voorzien is.

Bij *stoomschepen* moet bovendien onderzocht worden of:

a. de bouw van het stoomwerktuig eene duurzaam veilige werking doet verwachten en zijne opstelling en verbinding met den scheepsromp niet doet vreezen, dat zijne bewegingen een nadeeligen invloed op het schip zal uitoefenen;

b. de machinekamer van voldoende grootte en van de kajuiten en laadruimten door waterdichte ijzeren schotten gescheiden is;

c. de trappen en leuningen op dek en aan de buitenzijde behoorlijk veilig zijn, de openingen op dek naar de laadruimen, de machinekamer enz. met inrichting ter voorkoming van ongelukken voldoende zijn en — bij raderstoombooten — de deuren naar de raderkasten goed sluitbaar ingericht;

d. de verbinding tusschen de commandobrug (stuurstoel) en de machinekamer betrouwbaar en nevens de spreekbuis bij grootere stoomschepen nog eene andere inrichting (telegraaf, schel, enz.) voor de onderlinge gemeenschap tusschen gezagvoerder en machinist aanwezig is;

e. de voorgeschreven ketelbescheiden aan boord en in orde zijn: hieromtrent moet in het verslag betreffende het onderzoek eene aanteekening worden opgenomen.

Tankschepen, waarin petroleum of hare distillatieproducten vervoerd worden, moeten van ijzer of staal gebouwd zijn en aan de navolgende eischen voldoen:

a. de scheepswand en de tanks (laadruimen) moeten volkomen waterdicht zijn en boven elke afdeeling van de laadruimen moet een dicht sluitbaar mangat zijn aangebracht, het klinken moet overal zeer zorgvuldig zijn uitgevoerd;

b. tusschen de kajuiten en de tank moet eene tusschenruimte van minstens 0,5 meter wijdte aanwezig zijn. Bedraagt deze afstand minder dan 1 meter, dan moet de kajuitruimte door middel van een waterdicht ijzeren of stalen schot aan de zijde van de tank afgesloten zijn;

c. bolders, masten en uitrustingsstukken moeten zoodanig zijn aangebracht, dat door hun gebruik de tankwanden niet ondicht kunnen worden;

d. wanden en deksels van de tanks moeten van ijzer of staal vervaardigd zijn;

e. de inhoud van eene tank mag niet grooter zijn dan 150 M³.;

f. de tanks mogen onderling door eene opening of pijp van ten hoogste 200 cM.² wijdte in den dag, welke van het dek uitgesloten kan worden verbonden zijn. De koppelingen der pijpen moeten in kasten of trommels besloten zijn;

g. de tanks moeten eene werkzame oppervlak-ventilatie hebben, waarbij de ventilators door kappen gedekt en van Davy's gaas voorzien moeten zijn;

h. het schip moet voorzien zijn van een houten bovendek, dat zoodanig moet zijn ingericht, dat voldoende frissche lucht tusschen het ijzeren of stalen en het houten dek circuleeren kan;

i. de schoorsteenen der kombuizen moeten voorzien zijn van vonkenvangers;

k. de scheepsboord moet boven de waterlijn eene langs het geheele vaartuig loopende lichtblauwe streep van 30 c. M. breedte hebben;

l. voor het aanleggen moeten kettingen of staaldraad-trossen aanwezig zijn, waarvan de voor het vastleggen aan den wal dienende einden ten behoeve eener vlugge losmaking van het schip van een henneptouw of eene andere dadelijk los te maken inrichting voorzien moeten worden.

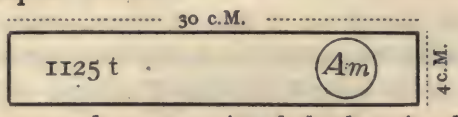
Art. 17. Is bij het onderzoek het schip ter bevaring van het Rijnvak, waarvoor het bestemd is, deugdelijk bevonden of moet het op grond van artikel 23 zonder nader onderzoek als deugdelijk beschouwd worden, dan moet de Commissie den grootsten geoorloofden diepgang van het schip in geladen toestand vaststellen en door middel van ijzeren krammen van 30 c. M. lengte en 4 c. M. hoogte doen aanduiden. Hiervan zijn uitgezonderd de Rijn-zeeschepen in den zin van artikel 23, voor zoo-

verre aan deze eene diepgangslijn is aangebracht. (Vergelijk artikel 23, 2de volzin).

De krammen moeten aan beide zijden van het schip symmetrisch en paarsgewijze zoodanig worden aangebracht, dat hare onderkanten in de lijn van den waterspiegel bij den grootsten geoorloofden diepgang liggen. Op schepen, lang ten hoogste 40 Meter, worden aan beide zijden 2 diepgangskrammen aangebracht ongeveer op het eind van het 1ste en 2de derde der scheepslengte; op schepen, langer dan 40 Meter of op schepen van geringere lengte op uitdrukkelijken wensch van den scheepseigenaar aan beide zijden 3 krammen in het midden en op een afstand van ongeveer $^1/_6$ der scheepslengte van den voor- en achtersteven.

Hierbij moet er op gelet worden, dat de krammen niet door zwaarden, raderkasten of andere vaste deelen van het schip bedekt worden.

Op het voorste paar krammen moeten in 2 à $2^1/_2$ c.M. hooge Latijnsche letters en Arabische cijfers gestempeld worden:



naar voren binnen den omtrek van een ring de herkenningsletters der Commissie van deskundigen;

naar achteren het laadvermogen van het schip in tonnen volgens opgave van den meetbrief of volgens schatting der Commissie;

bij Rijnzeeschepen, die van een classificatie-certificaat van eene door alle oeverstaten als bevoegd erkende classificatie-maatschappij voorzien zijn de netto inhoud in registertonnen.

Bij de bepaling der hoogte van de onderkanten der diepgangskrammen moet volgens de voorschriften van het Reglement van politie voor de Rijnvaart te werk gegaan worden.

Behoudens de in het bovenstaande vermelde voorschriften, moet bij stoomschepen de hoogte van het vrijboord, welke ten minste 30 c.M. bedragen zal, gerekend worden van den onderkant der laagst gelegen vensters af, of van af zoodanige openingen in den scheepsromp, die onmiddellijk in het scheepsruim toegang geven. Vaste patrijspoorten van voldoend sterk glas in den scheepsboord gelden als vast boord.

Art. 18. Indien bij reeds gemeten vaartuigen door de Commissie een andere diepgangslijn aangewezen wordt dan die, welke door den scheepsmeter aangenomen was, doet zij de door haar aangewezene lijn door krammen aanduiden volgens het voorschrift van artikel 17 en bepaalt het aan dien diepgang beantwoordend laadvermogen. De door den scheepsmeter aangebrachte ijkplaten en merken worden onaangetast gelaten.

Dit laadvermogen wordt op het patent vermeld.

Art. 19. De Commissie moet het laadvermogen, overeenkomende met den grootsten geoorloofden diepgang van een schip, bij gebreke van een meting door schatting vaststellen. Het laadvermogen van een zeilschip moet berekend worden uit het product van de grootste lengte van het schip tusschen voor- en achtersteven (het roer niet inbegrepen), de grootste breedte midscheeps, de gemiddelde laadhoogte tusschen het leege vlak en het vlak van den grootsten geoorloofden diepgang en een aan de volheid van het schip beantwoordend ervaringsgetal, dat al naar gelang van den bouw van het schip tusschen 0.88 voor vol gebouwde en 0.80 voor scherp en slank gebouwde schepen moet worden genomen.

Als vlak van ledige inzinking is te beschouwen het vlak dat overeenkomt met den stand dien het vaartuig inneemt, wanneer slechts aanwezig is:

1°. het tuig, de provisie en de bemanning noodig om het te kunnen doen varen;

2°. het water, dat niet door uitscheppen op de gewone wijze uit het ruim kan worden verwijderd, en

3°. indien het vaartuig eene stoomboot is, het water dat zich op de gewone hoogte in den ketel bevindt.

Bij stoomschepen blijft het aan de beslissing der Commissie overgelaten, om het laadvermogen op andere passende wijze te schatten.

Worden vaartuigen met geschat laadvermogen later gemeten, zoo moet het scheepspatent, zoo noodig, naar den uitslag dier meting gewijzigd worden.

Art. 20. Ten aanzien van de uitrusting moet de Commissie onderzoeken en bepalen:

a. welke zeilen voor het in het scheepspatent aan te wijzen Rijnvak noodig zijn;

b. aantal, lengte, sterkte en gewicht der vereischte ankers, kettingen en trossen, met inachtneming van de aanwijzingen in de bijlage.

c. de verdere vereischte voorwerpen.

Voorhanden moeten zijn:

1°. op alle schepen:

a. de seinlantaarns, vlaggen en drijftonnen, die in het Reglement van Politie voor de Rijnvaart of in de politiebepalingen voor het vervoer van ontplofbare en licht-ontvlambare stoffen zijn voorgeschreven;

b. een scheepsroeper;

c. een loopplank;

d. een lenspomp, die bij schepen beneden 50 ton laadvermogen door een of meer waterscheppers kan vervangen worden;

e. kurkzakken, wrijfhouten en schoren;

f. een reddingsboei met lijn;

g. kleine schippersbenoodigdheden;

h. een voorschrift voor de behandeling van drenkelingen;

i. een exemplaar van het Reglement van Politie voor de Rijnvaart en van de Voorschriften van Ongevallenverzekering;

2°. op schepen van meer dan 50 ton laadvermogen en op alle stoomschepen:

k. een roeiboot met uitrusting;

3°. op schepen van meer dan 200 ton laadvermogen en op alle stoomschepen:

l. één lenspomp voor elke drie door waterdichte schotten begrensde compartimenten;

m. een of meer lekkleeden;

4°. op stoomschepen voorts:

n. een seinklok met zoodanige toonsterkte, dat de met de klok te geven seinen op grooten afstand waarneembaar zijn;

o. een seinmortier;

p. een noodroerpen;

q. een voldoende brandbluschinrichting (zoo mogelijk met een stoompomp verbonden);

r. een kist met verbandmiddelen;

s. een tweede reddingsboei met lijn.

Andere dan vorenstaand onder *a* tot *s* genoemde voorwerpen zullen niet in het scheepspatent worden opgenomen.

Ten aanzien van het aanbrengen van den naam van het schip en van de plaats waar dit thuis behoort aan beide langszijden moeten de desbetreffende voorschriften van het Reglement van Politie voor de Rijnvaart in acht genomen zijn.

Art. 21. Voor de schepen van een ladingsvermogen van 15 ton (300 centenaars) of meer, welke den Rijn boven Duisburg bevaren, wordt de soort en het aantal der bemanning door de Commissie van deskundigen, volgens bijzondere instructie vastgesteld en in het scheepspatent opgeteekend.

Art. 22. Het grootste geoorloofde aantal reizigers op passagiers-stoombooten, welke den Rijn boven het Spijksche Veer bevaren, moet door de Commissie van deskundigen volgens bijzondere instructie worden bepaald, in het scheepspatent opgeteekend en op geschikte plaatsen op en beneden het dek duidelijk zichtbaar bekend gemaakt worden.

Art. 23. Rijn-zeeschepen, te weten schepen, welke voor de zee- en kustvaart zijn toegelaten, en die hunne deugdelijkheid hiervoor door een classificatie-certificaat van eene door alle Oeverstaten bevoegd erkende classificatie-maatschappij bewijzen, gelden voor den duur der geldigheid van dit certificaat zonder nader onderzoek ook voor voldoende deugdelijk uitgerust en bemand voor de bevaring van den Rijn. Zij moeten evenwel voor zooverre aan hen geene diepgangslijn is aangebracht, op de eerste vaart op den Rijn voor eene Commissie van deskundigen gebracht worden, die den hoogstens geoorloofden diepgang van het schip volgens voorschrift door middel van krammen aanduiden, het aan dezen diepgang beantwoordend laadvermogen in registertonnen schatten en het scheepspatent uitreiken moeten.

De bepalingen in het eerste lid zijn evenzoo van toepassing op zeejachten, aan welke de vlag van de Keizerlijke jachtclub te Kiel of de vlag van eene andere, door den oeverstaat van het te bevaren riviervak, als officieel erkende vereeniging, is verleend.

Art. 24. Aangaande de uitkomst van het onderzoek wordt eene verklaring opgemaakt, welke door alle leden der Commissie, die aan het onderzoek deelgenomen hebben, moet worden geteekend.

Op grond dier verklaring wordt het scheepspatent na onderteekening door den voorzitter en bijvoeging van het dienstzegel aan den aanvrager uitgereikt.

Art. 25. Het onderzoek moet na iedere belangrijke verandering of herstelling van het schip, waardoor zijn diepgang in ledigen toestand gewijzigd wordt, bepaaldelijk ook na vernieuwing van inhouten en spanten, alsmede bovendien op verlangen van den bevrachter herhaald worden en de uitkomst in het scheepspatent en in de betreffende verklaring worden opgeteekend (Artikel 22 alinea 4 der herziene Rijnvaartakte en slotprotocol daarbij punt 5 B).

Art. 26. Veranderingen van den eigenaar of van den naam van het schip mogen alleen op grond van rechtsgeldige stukken door den voorzitter der Commissie van deskundigen, bij welke het schip is onderzocht, en geregistreerd, in het scheepspatent, alsmede in de betreffende verklaring worden aangeteekend.

Veranderingen in het scheepspatent met betrekking tot diepgang, uitrusting enz. mogen alleen door de Commissie van deskundigen, die het scheepspatent heeft uit-

gereikt, geschieden, tenzij een herhaald onderzoek op grond van artikel 22 alinea 4 of 5 der herziene Rijnvaartakte hebbe plaats gevonden.

Art. 27. Blijken er bij het onderzoek van het schip gebreken te bestaan, dan wordt ten einde hierin te voorzien, een behoorlijke termijn gesteld en het scheepspatent eerst na opheffing der gebreken uitgereikt.

Wordt de uitreiking van het scheepspatent om de een of andere reden geweigerd, dan moet dit aan den betrokken persoon door den Voorzitter der Commissie schrif telijk worden medegedeeld.

Art. 28. Ingeval een Rijnschippers- of scheepspatent door eene of andere oorzaak verloren geraakt of onbruikbaar geworden is, kan de belanghebbende zich ter bekoming van een duplicaat schriftelijk wenden tot die Commissie van deskundigen, welke het patent heeft verleend c. q. met overlegging van het onbruikbaar geworden exemplaar.

De oorzaak der uitreiking wordt op het duplicaat vermeld.

Art. 29. Het Rijnschippers- en het scheepspatent moeten door den schipper op de eerste aanvrage van de politie of havenbeambten en van de overige ambtenaren en beambten aangewezen in het Koninklijk besluit van 27 April 1896 (*Staatsblad* n°. 74), aan hen worden vertoond.

Art. 30. De op grond der tot dusverre geldende bepalingen, verstrekte schipperspatenten en de scheepspatenten voor de vaartuigen, welke den Rijn niet boven Duisburg bevaren, blijven van kracht. Het nader onderzoek, waaraan de den Rijn boven Duisburg bevarende schepen, in het bezit van een scheepspatent volgens genoemde bepalingen, zich zullen hebben te onderwerpen, zal bij afzonderlijk vast te stellen bepalingen worden geregeld.

Art. 31. De Commissie van deskundigen moet houden:

1. een register van uitgereikte Rijnschipperspatenten, waarin de schipperspatenten met doorloopende nummers zijn opgeteekend;

2. een register van onderzochte schepen, waarin de scheepspatenten met doorloopende nummers zijn opgeteekend;

3. een verzameling der verklaringen doorloopend genummerd;

4. een register à souches voor het afgeven van quitantiën;

5. een staat van inkomsten en uitgaven.

Van deze bescheiden kan inzage genomen worden door den Inspecteur van de Rijnvaart en de Rijnvaartcommissie.

Art. 32. De Commissie van deskundigen zendt den Inspecteur van de Rijnvaart, door tusschenkomst van de Rijnvaartcommissie, driemaandelijks ter mededeeling aan de Regeeringen van de overige Oeverstaten, een uittreksel van het in artikel 31 sub 2 bedoelde register, van de in het afgeloopen kwartaal uitgereikte scheepspatenten en van de van een scheepspatent voorziene schepen, die een hernieuwd onderzoek hebben ondergaan.

Art. 33. De Commissiën van deskundigen worden voor hare werkzaamheden ter zake van het onderzoek der bewijzen ter verkrijging van een Rijnschipperspatent door het Rijk beloond.

Deze belooning bedraagt voor iedere Commissie jaarlijks ƒ 400.

Art. 34. De belanghebbende, te wiens behoeve het onderzoek der bewijzen, bedoeld bij de artikelen 10 en 11 van dit besluit plaats heeft, is aan de Commissie van deskundigen eene vergoeding schuldig ten bedrage van ƒ 1.

Art. 35. De belanghebbende, te wiens behoeve het scheepsonderzoek plaats heeft, draagt daarvan de kosten.

Deze bestaan uit:

1°. de onkosten voor de aanduiding van den grootsten geoorloofden diepgang, namelijk voor het leveren, aanbrengen en bevestigen van diepgangskrammen met het inslaan van letters en cijfers en het verven van elke kram:

in houten schepen	ƒ 0,60
in ijzeren en stalen schepen	1,20
het inslaan alléén van letters en cijfers	0,30

2°. de aan de Comimssie toekomende vergoeding:

voor houten of ijzeren zeilschepen tot en met 200 ton	9,00
voor houten zeilschepen boven 200 ton	15,00
voor ijzeren zeilschepen boven 200 ton	18,00
voor stoomschepen tot en met 40 M² verwarmd oppervlak	24,00
voor stoomschepen boven 40 M² verwarmingsoppervlak van den ketel	30,00

Voor het uitreiken van een scheepspatent ten behoeve van Rijnzeeschepen en zeejachten, zoomede voor de vernieuwing van diepgangskrammen, voor zooverre daarmede geen ander onderzoek gepaard gaat, worden die respectieve vergoedingen tot ¹/₈ verminderd.

Voor elk na-onderzoek komen slechts ²/₃ dier vergoedingen in rekening.

Zoowel in de verklaring als in het scheepspatent moeten de kosten worden aangeteekend.

Art. 36. De belooning en vergoeding vastgesteld bij de artikelen 33 en 34 worden gelijkelijk verdeeld, tusschen den voorzitter, het scheepvaartkundig en het scheepsbouwkundig lid der Commissie.

De vergoedingen vastgesteld bij artikel 35 worden voor ieder onderzoek gelijkelijk verdeeld tusschen den voorzitter en de leden der Commissie — eventueel de plaatsvervangende leden —, die aan dat onderzoek hebben deelgenomen.

Art. 37. In het geval van artikel 14, laatste lid, dragen belanghebbenden de door de Commissie gemaakte reis- en verblijfkosten.

De leden der Commissie, die aan het onderzoek deelnemen, kunnen in rekening brengen:

a. voor vergoeding van reiskosten: de werkelijk uitgegeven vracht voor de gebezigde vervoermiddelen, zoomede hetgeen daarenboven betaald is voor het vervoer van reisbenoodigdheden en voor veer-, tol- en bruggelden;

b. voor vergoeding van verblijfkosten per etmaal ƒ 8.

Gedeelten van etmalen, 12 uren of meer bedragende, worden voor een geheel, kleinere voor een half etmaal gerekend.

Art. 38. Voor de uitreiking van een duplicaat of voor het wijzigen van een patent moet een schrijfloon van ƒ 0.30 betaald worden. De uitreiking der patenten kan geweigerd worden, zoolang de betaling der verschuldigde kosten niet geschied is; ook kan de Commissie van deskundigen een voorschot ten bedrage dier kosten verlangen.

Art. 39. Voor alles, wat door de Commissie van deskundigen aan belanghebbenden wordt in rekening gebracht, worden door haar quitantiën afgegeven uit het register à souches. Geene andere, dan de krachtens dit besluit verschuldigde kosten mogen aan belanghebbenden in rekening gebracht worden.

Art. 40. De formulieren, noodig tot uitvoering van bovenstaande bepalingen, worden door Onzen met de uitvoering van dit besluit belasten Minister vastgesteld.

Art. 41. Met het in werking treden van dit besluit wordt het Koninklijk besluit van 5 December 1899 (*Staatsblad* n°. 235) buiten werking gesteld.

Onze Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* en gelijktijdig in de *Nederlandsche Staatscourant* geplaatst en aan den Raad van State in afschrift medegedeeld zal worden.

Albrechtsberg, den 26sten October 1906.

De Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel, WILHELMINA.

J. D. VEEGENS.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

VAN TETS VAN GOUDRIAAN.

Uitgegeven den *achtsten* November 1906.

De Minister van Justitie,

E. E. VAN RAALTE.

BIJLAGE van artikel 20, 1ste lid, sub *b*, der bepalingen omtrent de Commissiën van deskundigen voor de Rijnvaart en omtrent de Rijnschippers en scheepspatenten.

Aanwijzingen omtrent de afmetingen en gewichten van voorwerpen van scheepsuitrusting voor zeilschepen.

a. *Ankers*

1. *Boegankers.* Het gewicht (G.) van een boeganker in K.G. moet worden berekend uit het product van de grootste ingedompelde doorsnede (Q.) en een ervaringscoëfficiënt, die ook met de volheid van het schip rekening houdt, en bij schepen met 400 ton of minder laadvermogen door het getal 21, bij schepen boven de 400 ton laadvermogen door het getal 27 wordt uitgedrukt.

Q = b (breedte) × t (grootste geoorloofde diepgang); hieruit volgt de formule: G = 27 (of 21) × b × t.

Voorbeeld: uit het scheepspatent kan worden afgeleid b = 9.52, t = 2.4; hier uit volgt voor Q = 22.852 M.; diensvolgens G. in K.G. = 27 × 22.85 = omstreeks 620 K.G.

2. *Het noodanker* moet een gewicht hebben van tenminste $^2/_3$ van het gewicht van het boeganker.

3. *Een hekanker* heeft in den regel het halve gewicht van een boeganker.

4. *De vaarankers* moeten het gewicht van het noodanker met betrekking tot het gewicht van het boeganker aanvullen, dus te zamen ten minste $^1/_3$ van het gewicht van het boeganker hebben.

b. *Kettingen en trossen.*

1. *De boeganker- en de noodankerketting* moeten eene lengte hebben = de lengte van het schip + 10 M., ten minste echter van 40 M.

2. *De neuringketting* moet 5 M. langer dan de boegankerketting zijn.

Het gewicht van een boegankerketting moet ten naastenbij bedragen:

$^3/_{100}$ × gewicht van het anker × lengte van den ketting.

Het gewicht van den neuringketting is gelijk aan $^1/_3$ van het gewicht van den boegankerketting.

In plaats van kettingen is ook staaldraad van gelijke trekkracht geoorloofd.

De lengte van den *grooten tros* (eventueel staaldraad) op een schip moet gelijk zijn aan de halve stroombreedte, aan den Rijn = 150 M. en moet als henneptros

eene middellijn van 45 m.M. en als staaldraad van 22 m.M. hebben; voor schepen beneden de 300 ton laadvermogen zijn trossen van 100 M. lengte voldoende, die als henneptros eene middellijn van 25 m.M. en als staaldraad van 18 m.M. hebben.

Aantal, lengte en sterkte van het overige wantwerk moeten volgens de beslissing en de ervaringen der Commissie van deskundigen, naar gelang van grootte, soort, afmetingen en laadvermogen van het schip worden genomen.

Voor *stoomschepen* blijft het aan de Commissie van deskundigen voorbehouden, om voor ieder geval afzonderlijk naar gelang van den vorm van het schip het gewicht en de afmetingen der ankers en kettingen te bepalen.

Behoort bij Koninklijk besluit van 26 October 1906 (*Staatsblad* n°. 273).

Ons bekend,

De Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel,
J. D. VEEGENS.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
VAN TETS VAN GOUDRIAAN.

620. 12 November 1906, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. ANWENDUNG AUF BEREITS UNTERSUCHTE SCHIFFE VOM KÖNIGLICHEN BESCHLUSS VOM 26 OKTOBER 1906 BETR. DIE KOMMISSIONEN VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT SOWIE DIE RHEINSCHIFFER- UND SCHIFFSPATENTE. Staatsblad 1906 Nr. 285.

Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Landbouw, Nijverheid en Handel en van Buitenlandsche Zaken, van 17 Augustus 1906 n°. 6737, afdeeling Nijverheid en Handel en van 18 Augustus 1906, n°. 12470, Tweede Afdeeling;

Gelet op de artikelen 22 en 23 der herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868, voor zooveel noodig, goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* n°. 37) en op de punten 5 A.en B. van het daarbij behoorend slotprotocol alsmede op het protocol der Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 7 Mei 1906, n°. VII, betreffende voorschriften nopens het na-onderzoek van reeds onderzochte schepen, welke den *Rijn* boven *Duisburg* bevaren;

Gelet op Ons besluit van 26 October 1906 (*Staatsblad* n°. 273), houdende bepalingen omtrent de Commissiën van deskundigen voor de Rijnvaart en omtrent de Rijnschippers- en scheepspatenten;

Den Raad van State gehoord (advies van 2 October 1906, n°. 19);

Gezien de nadere voordracht van Onze voornoemde Ministers van 9 November 1906, n°. 9362, afdeeling Nijverheid en van den 10den November 1906, Tweede Afdeeling n°. 16969;

Hebben goedgevonden en verstaan:

met ingang van 15 November 1906 het navolgende te bepalen:

Alle Rijnschepen, aan de voorschriften van artikel 22 der herziene Rijnvaartakte onderworpen en reeds volgens de tot dusver bestaande voorschriften onderzocht, welke den Rijn boven *Duisburg* bevaren, moeten voor eene Commissie van deskundigen voor de Rijnvaart worden gebracht, ten einde naar de nieuwe bepalingen omtrent het onderzoek der Rijnschepen te worden onderzocht.

De Commissiën van deskundigen, door welke het tot dusver geldende onderzoek was verricht, zullen aan de toenmalige eigenaars en schippers van de door haar onderzochte vaartuigen, voor zoover de namen en de woonplaatsen dier personen haar genoegzaam zeker bekend zijn, eene oproeping doen toekomen, om binnen den tijd van zes maanden het vaartuig voor haar ten onderzoek voor te brengen, of het bewijs te leveren, dat het onderzoek door eene andere Commissie van deskundigen is geschied. De scheepseigenaars of schippers zijn verplicht aan deze oproeping binnen den gestelden termijn gevolg te geven.

Voor zooverre eene zoodanige oproeping niet is gedaan, moeten de scheepseigenaars of schippers het vaartuig uiterlijk binnen twee jaren, te rekenen van het in werking treden dezer voorschriften voor eene der bestaande Commissiën van deskundigen naar hunne keuze ten onderzoek voorbrengen.

Zoowel in het eene als in het andere geval moet de scheepseigenaar of schipper ten minste eene week te voren aan de door hem gekozen Commissie van deskundigen den dag melden, waarop hij voornemens is zijn vaartuig voor te brengen.

Op overtredingen van vorenstaande bepalingen is artikel 32 der herziene Rijnvaartakte van toepassing.

Het onderzoek moet zich in hoofdzaak uitstrekken tot den bepaalden grootsten geoorloofden diepgang, de uitrusting en de bemanning.

Het onderzoek kan in den regel door den voorzitter of door een door hem daarmede belast lid der Commissie alleen geschieden. Slechts indien zich daarbij eene ernstige bedenking voordoet, bepaaldelijk wanneer de aangegeven grootste geoorloofde diepgang niet met de voorschriften van het geldende Reglement van politie voor de Rijnvaart overeenstemt, geschiedt het onderzoek door de geheele Commissie.

Op grond van het verrichte onderzoek wordt een nieuw scheepspatent uitgereikt, het tot dusver geldende patent wordt ingehouden. In het nieuwe patent en evenzoo in de daarop betrekkelijke verklaring (formulier C) moet, voor zoover geene nieuwe vaststellingen hebben plaats gevonden, met de opgaven van het vorige patent bepaaldelijk rekening worden gehouden. Het scheepspatent verkrijgt een nieuw nummer en wordt daarmede in een nieuw aan te leggen register van onderzochte schepen opgeteekend.

Als verschuldigde kosten moet, behalve de voldoening der werkelijke uitschotten voor de veranderde aanduiding van den grootsten geoorloofden diepgang en voor het scheepspatent, naar gelang van den omvang van het verrichte onderzoek betaald worden $^1/_5$ of $^2/_5$ der vergoeding, vastgesteld in artikel 35 der nieuwe bepalingen omtrent het onderzoek der Rijnschepen.

Onze Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* en gelijktijdig in de *Nederlandsche Staatscourant* geplaatst en aan den Raad van State in afschrift medegedeeld zal worden.

Het Loo, den 12den November 1906. WILHELMINA.

De Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel,
J. D. VEEGENS.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
VAN TETS VAN GOUDRIAAN.

Uitgegeven den *drie en twintigsten* November 1906.

De Minister van Justitie,
E. E. VAN RAALTE.

621. 1908, ZUSÄTZLICHE ABMACHUNGEN ZUM VERTRAG VOM 4 FEBRUAR 1898 BETR. DIE VERMESSUNG VON BINNENFAHRZEUGEN. Deutsches Reichsgeseztblatt 1908 S. 398, Niederländische Staatscourant 1908 Nr. 128.

622. 12 Februari 1908, NEUE BADISCHE BRÜCKENORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN FÜR DIE SCHIFFBRÜCKEN ÜBER DEN RHEIN AUF DER BADISCH-ELSÄSSISCHEN STROMSTRECKE. G. u. V. Bl. 1908 Nr. VI S. 55.vgl. Nr. 623.

623. 15 Februar 1908, NEUE ELSASS-LOTHRINGSCHE BRÜCKENORDNUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN FÜR DIE SCHIFFBRÜCKEN ÜBER DEN RHEIN AUF DER ELSÄSSISCH-BADISCHEN STROMSTRECKE. Zentr. u. B. Amtsbl. 1908 Nr. 8 S. 46, vgl. Nr. 622.

624. 8 Juni 1908, PREUSSISCHE VERORDNUNG BETR. DIE ERRICHTUNG EINES RHEINSCHIFFAHRTSGERICHTS IN CREFELD. Ges. Samml. 1908 S. 154.

Wir WILHELM, von Gottes Gnaden König von Preuszen etc., verordnen auf Grund des § 1 des Gesetzes vom 8. März 1879, betreffend die Rheinschiffahrtsgerichte, (Gesetzsamml. S. 129) und in Abänderung des § 1 der Verordnung, betreffend die Sitze und Bezirke der Rheinschiffahrtsgerichte, vom 1. September 1879 (Gesetzsamml. S. 609), was folgt:

Einziger Paragraph. Das Ambtsgericht in Crefeld wird vom 1. Juli 1908 ab als Rheinschiffahrtsgericht für seinen Bezirk und den zum Amtsgerichtsbezirk Ürdingen gehörigen Teil des Crefelder Rheinhafens bestellt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, den 8. Juni 1908.

(L. S.) WILHELM.

Fürst v. Bülow. v. Bethmann Hollweg. v. Tirpitz. Frhr. v. Rheinbaben. v. Einem. Delbrück. Beseler. Breitenbach. v. Arnim. v. Moltke. Holle. Sydow.

625. 24 Juli 1908, ABÄNDERUNG DES NIEDERLÄNDISCHEN KÖNIGLICHEN BESCHLUSSES VOM 29 JUNI 1869 BETR. DIE EINSETZUNG VON KOMMISSIONEN IN AUSFÜHRUNG VOM ART. 27 DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE VOM 17 OKTOBER 1868. Staatsblad 1908 Nr. 273.

Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Landbouw, Nijverheid en Handel van 22 Mei 1908, n°. 3007, afdeeling Nijverheid en van Financiën van 27 Mei 1908, n°. 17, Afdeeling Invoerrechten;

Gelet op artikel 27 der herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868, voor zooveel noodig goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* n°. 37);

Den Raad van State gehoord, advies van 30 Juni 1908, n°. 41;

Gezien het nader rapport van Onze voornoemde Ministers van 17 Juli 1908, n°. 3940, Afdeeling Nijverheid; en van 20 Juli 1908, n°. 57, afdeeling Invoerrechten;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1 van het Koninklijk besluit van 29 Juni 1869 (*Staatsblad* n°. 111) te lezen als volgt:

„In de gemeenten *Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Nijmegen, Tiel* en *Arnhem* wordt het toezicht op de inrichtingen en werktuigen ten dienste van de lading en van de lossing van handelsgoederen en op de havenpolitie voor zooveel de Rijnvaart betreft, opgedragen aan de bestaande Commissiën voor de Rijnvaart of wel aan een of meer bijzondere Commissarissen".

„Gelijk toezicht wordt aan die Commissiën of aan die Commisarissen opgedragen met betrekking tot de inrichtingen en werktuigen ten dienste van den opslag van handelsgoederen in entrepôt, voor zoover in de gemeente een entrepôt aanwezig is, of nader mocht worden gesticht".

Onze Ministers van Landbouw, Nijverheid en Handel en van Financiën zijn belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* geplaatst en in afschrift aan den Raad van State medegedeeld zal worden.

Het Loo, den 24sten Juli 1908.

WILHELMINA.

De Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel,
A. S. TALMA.

De Minister van Financiën,
KOLKMAN.

Uitgegeven den *negentienden* Augustus 1908.
De Minister van Justitie,
NELISSEN.

626. 1909, ABÄNDERUNG DER VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEFÖRDERUNG VON PETROLEUM UND DESSEN DESTILLATIONSPRODUKTEN IN KASTENSCHIFFEN AUF DEM RHEIN. Baden 10 Dezember 1909 G. u. V. Bl. 1910 Nr. I S. 3, Bayern 26 Februar 1910 G. u. V. Bl. 1910 Nr. 12 S. 105, Elsass-Lothringen 15 Januar 1910 Zentr. u. B. Amtsbl. 1910 Nr. 5 S. 57, Hessen 4 November 1909 Reg. Bl. 1909 Nr. 21, Niederland 17 März 1910 Staatsblad 1910 Nr. 87, Preussen 28 Oktober 1909 A. Bl. Düsseldorf 1909 Stück 47 S. 429.

§ 4. Die Verwendung von Kraftmaschinen auf beladenen Kastenschiffen ist nur gestattet, wenn dieselben ohne Feuerherd betrieben werden. — Dampfmaschinen mit durch Feuer geheizten Dampfkesseln und Gasmaschinen mit Generatoren dürfen somit daselbst nicht zugelassen werden. Kraftmaschinen mit inwendiger Verbrennung dürfen unter folgenden Bedingungen zugelassen werden:

1. Die Zündung des zur Verbrennung gelangenden Gemisches darf nur im Innern des Apparates der Kraftmaschinen

Art. 4. Het gebruik van krachtwerktuigen op geladen tankschepen is alleen geoorloofd voor zoover deze zonder vuurhaard werken. Stoomwerktuigen met door vuur gestookte stoomketels en gaswerktuigen met generatoren mogen dus aldaar niet worden toegelaten. Krachtwerktuigen met inwendige verbranding mogen worden gebruikt onder de volgende voorwaarden:

1°. Het aansteken van het tot verbranding komende mengsel mag slechts in het inwendige van het apparaat der

erfolgen; der Gebrauch einer auswendigen Flamme ist dabei untersagt.

2. Die für den Betrieb der Kraftmaschinen benutzten Stoffe dürfen nicht feuergefährlicher sein, als Petroleumdestillate, deren Entflammungspunkt nicht weniger als 21° Celsius beträgt.

Als vorübergehend zum Antrieb der Kraftmaschinen zu benutzender Stoff ist leichtes Benzin in kleinen Mengen gestattet, welches bei einem spezifischen Gewicht von mehr als 0,68 bei 17,5° Celsius einen Entflammungspunkt unter 21° Celsius besitzen darf.

3. Die Temperatur der Verbrennungsprodukte ist durch geeignete Vorrichtungen so zu erniedrigen, dasz die äuszere Rohrwand der Ausströmleitung dieser Gase höchstens auf 80° Celsius erhitzt wird.

4. Die Kraftmaschinen sind in von den Lagerräumen feuersicher abgesperrten, aber ausreichend lüftbaren Räumen aufzustellen. Die Behälter zur Aufnahme der Betriebsflüssigkeit und die Rohrleitungen von diesen zu der Kraftmaschine sind derart anzubringen, dasz jede Feuersgefahr ausgeschlossen ist. Diese Vorschrift gilt für das zum Antrieb der Maschinen zugelassene Benzin dann als erfüllt, wenn für die Lagerung und die Rohrleitungen des Benzins das System Martini-Hüneke angewendet wird; andere Systeme sind nur dann zugelassen, wenn sie die gleiche Gewähr für Feuersicherheit bieten.

5. Es dürfen nur Motoren mit Zerstäubungsvergaser zur Aufstellung gelangen, während solche mit sogenannten Verdunstungskarburatoren von der Verwendung ausgeschlossen sind.

6. Das Ein- und Ausladen des Petro-

krachtwerktuigen geschieden; het gebruik van eene uitwendige vlam is daarbij verboden.

2°. De voor het drijven dezer krachtwerktuigen gebezigde stoffen mogen voor brand niet gevaarlijker zijn dan petroleum-distillaten, welker ontvlammingspunt niet minder dan 21° Celsius bedraagt.

Als stof, die gedurende korten tijd voor het aan-den-gang-brengen der krachtwerktuigen gebezigd mag worden, is lichte benzine in kleine hoeveelheden geoorloofd, welke bij een soortelijk gewicht van meer dan 0.68 bij 17.5° Celsius een ontvlammingspunt beneden 21° Celsius mag bezitten.

3°. De temperatuur der verbrandingsproducten moet door doelmatige inrichtingen zoodanig worden verlaagd, dat de buitenwand der uitstroomingsbuis dezer gassen tot ten hoogste 80° Celsius verhit wordt.

4°. De krachtwerktuigen moeten in van de laadruimen brandvrij afgescheiden, doch behoorlijk ventileerbare scheepsgedeelten worden opgesteld. De bergplaatsen van de vloeistof tot het drijven van het werktuig en de buisleidingen van daar naar het krachtwerktuig moeten zoodanig zijn aangebracht, dat alle brandgevaar is buitengesloten. Dit voorschrift wordt voor de benzine, welke voor het aan-den-gang-brengen der krachtwerktuigen is toegelaten, geacht te zijn nagekomen, indien voor de berging en de buisleidingen der benzine het systeem Martini-Hüneke wordt toegepast; andere systemen worden alleen dan toegelaten, wanneer zij gelijken waarborg tegen brandgevaar bieden.

5°. Alleen motoren met verstuivingsvergassers mogen worden opgesteld, terwijl motoren met zoogenaamde verdampingscarburatoren van het gebruik zijn uitgesloten.

6°. Het laden en lossen van petroleum

leums und der Petroleumsdestillate (mit Ausnahme des Benzins) sowie des Wasserballasts aus den Kästen des Schiffes und in dieselben mit einer durch den Motor des Schiffes zu treibenden Pumpe ist nur dann zulässig, wenn diese sowie die Leitung zum Kasten des Schiffes sich nicht in der Motorkammer befinden. Das Ein- und Auspumpen von Benzin mittelst des auf dem Schiffe befindlichen Motors ist untersagt.

en van petroleum-distillaten (met uitzondering van benzine) zoomede van den waterballast uit en in de tanks van het schip met eene door middel van den motor van het schip te drijven pomp is alleen dan geoorloofd, wanneer noch deze noch de leiding naar de tank van het schip zich in de motorkamer bevinden. Het in- en uitpompen van benzine door middel van den op het schip aanwezigen motor is verboden.

627. 29/30 April 1909, BADISCH-ELSASS-LOTHRINGSCHE VERORDNUNG BETR. DIE VERSUCHSFAHRTEN AUF DER RHEINSTRECKE STRASSBURG-BASEL. Badisches G. u. V. Bl. Nr. XIII S. 97, Elsass-Lothringsches Zentr. u. B. Amtsbl. Nr. 19 S. 39. Die badische Verordnung wird hier abgedruckt.

Im Einverständnis mit dem Kaiserlichen Ministerium für Elsasz-Lothringen wird unter Aufhebung der unter dem 29. Juni 1906 erlassenen und unter dem 3. November desselben Jahres abgeänderten Vorschriften auf Grund der Artikel 15 und 22 der revidierten Rheinschiffahrtsakte und des § 366 Ziffer 10 des Reichsstrafgesetzbuches verordnet, was folgt:

§ 1. Mit der Führung eines jeden den Rhein oberhalb Straszburg befahrenden Schiffes mit oder ohne eigene Triebkraft musz entweder ein Schiffer betraut sein, der ein ordnungsmäszig ausgestelltes Schifferpatent für die betreffende Schiffsgattung wenigstens bis nach Straszburg, oder ein Steuermann, der ein Steuermannspatent wenigstens für die Strecke zwischen der Lautermündung und Straszburg besitzt.

Vor dem Antritt der ersten Reise in jeder Schiffahrtsperiode wie auch nach jeder während der Schiffahrtsperiode eintretenden stärkeren Anschwellung des Rheins haben die Schiffsführer (Steuerleute) die Rheinstrecke Basel-Straszburg zu befahren, Fahrweg und Fahrwassertiefe zu untersuchen und sich über die vorhandenen Strömungen und insbesondere über die bei der Durchfahrt durch die Brücken in Betracht zu ziehenden Verhältnisse zu unterrichten und, dasz dies geschehen ist, während der Fahrt an sämtlichen Schiffbrücken von den Brückenmeistern sich bescheinigen zu lassen.

§ 2. Die Schiffe, mit denen der Rhein oberhalb Straszburg befahren werden soll, müssen mit einem Schiffsattest für die Rheinstrecke bis Straszburg oder Basel versehen sein.

§ 3. Jedesmal bevor ein Schiff die Fahrt zu Berg auf der Rheinstrecke Straszburg -Basel antritt, hat der Führer des Schiffes dies dem Dammeister zu Straszburg-Rheinhafen oder Kehl, je nachdem die Schiffe am elsäszischen oder badischen Ufer anlegen, unter Angabe der Zeit der Abfahrt und der Zeiten der Durchfahrt durch die Schiffbrücken unter Benützung des in der Schreibstube der genannten Beamten ausliegenden Druckmusters nach Maszgabe der §§ 7 ss. der Brückenordnung für Schiffbrücken über den Rhein auf der elsäszisch-badischen Stromstrecke vom 15. Februar 1908 zu melden. Dabei hat er die erforderlichen Angaben über Ladung,

Tiefgang, Höhe des höchsten Festpunktes an Schiff und Schlepper über Wasser, Schleppverhältnis und dergleichen zu machen und die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Nachweise (Patente, Bescheinigungen — insbesondere nach § 1 Absatz 2 — Atteste u. s. w.) vorzulegen.

Genügen die erbrachten Nachweise, so ist von dem genannten Beamten namens der Regierungen der beiderseitigen Uferstaaten die Erlaubnis zur Fahrt zu erteilen und den beteiligten Rheinbaubehörden beider Staaten hiervon Nachricht zu geben.

§ 4. Bei der Talfahrt aus der Schweiz haben die Schiffsführer zur Ermöglichung der Nachschau und Erlangung der Fahrterlaubnis für die weitere Talfahrt auf der elsäszisch-badischen Rheinstrecke an der durch eine Tafel bezeichneten Haltestelle am elsäszischen Ufer unterhalb der Landesgrenze anzulegen.

Ergeben sich keine Anstände, so wird die Fahrterlaubnis namens der Regierungen der beiderseitigen Uferstaaten erteilt.

§ 5. Die vorstehenden Vorschriften finden auf Fahrzeuge unter 300 Zentner Tragfähigkeit und deren Führer keine Anwendung.

§ 6. Diese Verordnung tritt mit ihrer Verkündung in Kraft.

Karlsruhe, den 30. April 1909.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

VON BODMAN. Dr. VON BAYER.

628. 28 Mai 1909, AUSZUG AUS PROTOKOLL LII DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE ZWISCHEN DÜSSELDORF UND NEUSS BEI HAMM A. RH. Lagemans Nr. 1030.

629. 22 November 1909, NACHTRAG ZUM PREUSSISCHEN REGULATIV VOM 23 MÄRZ 1870 BETR. DAS LOOTSENWESEN. A. Bl. Coblenz 1909 Nr. 63 S. 368.

630. 1910, ABÄNDERUNG DER ARTT. 4 ZIFFER 8 UND ART. 42 DER POLIZEIORDNUNG VON 1897. Baden 10 November 1909 und 19 April 1910 G. u. V. Bl. 1910 Nr. I und XIV S. 157, Bayern 1 April 1910 G. u. V. Bl. 1910 Nr. 18, Elsass-Lothringen 15 Januar und 24 März 1910 Zentr. u. B. Amtsbl. 1910 Nr. 4 S. 55 und Nr. 14 S. 114, Hessen 10 November 1909 und 6 April 1910 Reg. Bl. 1909 Nr. 21, 1910 Nr. 8, Niederland 21 April und 8 Oktober 1910 Staatsblad 1910 Nr. 119 und 299, Preussen 12 November 1909 und 2 April 1910 A. Bl. Coblenz 1909 Nr. 63, 1910 Nr. 18.

I. Dem § 4 Ziffer 8 wird folgender Zusatz beigefügt:

In gleicher Weise haben die Schiffs- und Floszführer den Anweisungen Folge zu leisten, welche von den zuständigen Behörden oder Beamten für das Durchfahren solcher nicht besonders erkennbar gemachten Stromstrecken gegeben werden, die sich an eine ober- oder unterhalb befindliche, der vorstehenden Bestimmung unterliegende Stromstrecke anschlieszen.

II. Der § 42 erhält folgende Fassung:

§ 42. Zur Sicherheit der Schiffahrt und

Aan § 4, cijfer 8, wordt toegevoegd:

„Desgelijks zijn de schippers en vlotvoerders verplicht om de aanwijzingen op te volgen, welke door de bevoegde autoriteiten of ambtenaren voor het doorvaren van zoodanige niet afzonderlijk kenbaar gemaakte riviervakken gegeven worden, die zich aansluiten bij een stroomopwaarts of stroomafwaarts gelegen riviervak, waarop de vorenstaande bepaling als richtsnoer geldt".

§ 42 wordt gelezen als volgt:

„Voor de veiligheid van de scheep-

Flöszerei sind auf der Stromstrecke des preuszischen Rheins von Bingen abwärts an folgenden Stellen Wahrschauen eingerichtet:

1) am Bingerloch auf dem Mäuseturm,

2) oberhalb des Bingerlochs, gegenüber der Wahrschau auf dem Mäuseturm, an der Zollmauer-Hülfswahrschau für die rechtzeitige Anmeldung der von Rüdesheim zu Tal kommenden Flösze,

3) an der Wirbeley,

4) bei Oberwesel unterhalb des Ochsenturmes,

5) dem Kammereck gegenüber auf dem rechten Ufer,

6) am Betteck,

7) der Loreley gegenüber,

8) oberhalb St. Goar an der Bank,

9) bei einem Wasserstand unter 3,50 m am Bonner Pegel für die Rheindorfer Kehle oberhalb der ehemaligen Siegmündung.

Die Wahrschauer haben die Annäherung aller zu Tal gehenden Fahrzeuge und Flösze durch Aufziehen von Flaggen oder Körben den zu Berg fahrenden Fahrzeugen anzukündigen, wie folgt:

a. wenn ein einzelnes Schiff zu Tal kommt, durch Aufziehen einer roten Flagge,

b. wenn ein Schleppzug zu Tal kommt, durch Aufziehen einer weiszen Flagge,

c. wenn ein Flosz antreibt, durch Aufziehen einer roten und einer weiszen Flagge,

d. an Stelle der Flaggen treten für das zweite Fahrwasser am Bingerloch bezw. für das linksseitige Fahrwasser oberhalb dem Kammereck Körbe von gleicher Farbe,

e. wird am Betteck oder an der Bank

vaart en van de vlotvaart zijn op het riviervak van den Pruisischen Rijn van Bingen stroomafwaarts posten van waarschuwers gevestigd op de volgende plaatsen:

1°. in het *Bingerloch* op den Muizentoren;

2°. stroomopwaarts van het *Bingerloch*, tegenover den waarschuwpost op den Muizentoren, aan den Zollmauerhulpwaarschuwpost voor de tijdige kennisgeving van de van *Rüdesheim* stroomafwaarts komende vlotten;

3°. aan de *Wirbeley*;

4°. bij Oberwesel, beneden den *Ossentoren*;

5°. tegenover den *Kammereck* op den rechter oever;

6°. aan den *Betteck*;

7°. tegenover de *Loreley*;

8°. stroomopwaarts van *St. Goar* aan de *Bank*;

9°. bij een waterstand beneden 3.5 M. aan de peilschaal te *Bonn* voor de Rheindorfer Kehle stroomopwaarts van de voormalige uitmonding van de Sieg.

De posten van waarschuwers moeten het naderen van alle stroomafwaarts varende vaartuigen en vlotten door het hijschen van vlaggen of korven aankondigen aan de stroomopwaarts varende vaartuigen, als volgt:

a. als een afzonderlijk schip stroomafwaarts komt, door het hijschen van eene roode vlag;

b. als een sleeptrein stroomafwaarts komt, door het hijschen van eene witte vlag;

c. als een vlot komt afdrijven, door het hijschen van eene roode en van eene witte vlag;

d. in de plaats van vlaggen komen voor het tweede vaarwater bij het *Bingerloch*, zoowel als voor het linksche vaarwater stroomopwaarts van den *Kammereck* korven van dezelfde kleur;

e. wanneer aan den *Betteck* of aan de

neben der gewöhnlichen Flagge noch eine kleine rote Flagge gesetzt, so bedeutet dies, dasz das angekündigte zu Tal kommende Schiff oder Flosz in Sicht des Wahrschauers sich befindet,

f. wird an der Bank mit einer kleinen roten Flagge gewinkt, so bedeutet dies, dasz ein Bergschleppzug nach dem rechten Ufer zu ausweichen soll, weil ein zu Tal kommender Personendampfer an der Landebrücke vor St. Goar am linken Ufer anlegen will. Dieses Zeichen wird nicht gegeben, wenn auszer dem Personendampfer noch ein anderes Schiff oder ein Flosz zu Tal kommt,

g. ist das Fahrwasser im Bingeloch gesperrt, so wird ein rot und weisz gestrichener Korb auf der Spitze des Mäuseturms aufgesetzt und damit angezeigt, dasz die Flaggensignale für das zweite Fahrwasser Geltung haben,

h. bevor ein Schiff von Bingen aus stromabwärts fährt, hat der Führer desselben 10 Minuten vorher seine Absicht dem Wahrschauer auf dem Mäuseturm zu erkennen zu geben. Er darf erst dann abfahren, wenn hierzu vom Mäuseturm aus das Zeichen gegeben ist,

i. die Wahrschauer zwischen Oberwesel und St. Goar (oben Nr. 4 bis Nr. 8) zeigen für den Fall des Festfahrens oder Sinkens von Fahrzeugen im Fahrwasser durch Aufziehen einer blau und weiszen Flagge an, dasz das Fahrwasser gesperrt ist.

Die vorgenannten Zeichen werden in der Zeit von einer Stunde vor Sonnenaufgang bis eine Stunde nach Sonnenuntergang gegeben.

Während der Nacht werden keine Zeichen gegeben.

Bank nevens de gewone vlag nog eene kleine roode vlag wordt geheschen, dan beduidt dit, dat het aangekondigde stroomafwaarts komende vaartuig of vlot zich bevindt in zicht van den waarschuwpost;

f. wanneer aan de *Bank* met eene kleine roode vlag wordt gewenkt, zoo beduidt dit, dat een stroomopwaarts varende sleeptrein naar den rechter oever moet uitwijken, vermits een stroomafwaarts komende passagiersstoomboot aan het stoomboothoofd voor St. Goar aan den linker oever wenscht aan te leggen. Dit sein wordt niet gegeven, wanneer behalve de passagiersstoomboot, nog een ander vaartuig of een vlot stroomafwaarts komt;

g. is het vaarwater in het *Bingerloch* versperd, dan wordt een rood en wit gestreepte korf op den top van den Muizentoren geplaatst, en daarmede aangetoond, dat de vlaggenseinen voor het tweede vaarwater gelden;

h. vóór dat een schip van af *Bingen* of in het tegenovergelegen rechtsche vaarwater stroomafwaarts vaart, moet de schipper ervan 10 minuten te voren van zijn voornemen aan den waarschuwpost op den Muizentoren kennis geven door eene witte vlag op halven mast te hijschen. Hij mag eerst dan af- en verder varen, wanneer daartoe het sein van af den Muizentoren is gegeven;

i. de waarschuwposten tusschen *Oberwesel* en *St. Goar* (hiervoren n°. 4 tot n°. 8) geven kennis in geval van vastvaren of zinken van vaartuigen in het vaarwater door het hijschen van eene blauw-witte vlag, dat het vaarwater versperd is.

De hiervoren genoemde seinen worden gedurende den tijd van een uur vóór zonsopgang tot een uur na zonsondergang gegeven.

Gedurende den nacht worden geen seinen gegeven.

Für das Wahrschauen werden Gebühren nach besonders festgestellten und zur öffentlichen Kenntnis gebrachten Tarifen von den Schiffahrttreibenden entrichtet.

Voor den dienst der waarschuwers zijn vergoedingen volgens afzonderlijk vastgestelde en ter openbare kennis gebrachte tarieven door de betrokken schipperij verschuldigd."

631. 1910, ABÄNDERUNG DER VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEFÖRDERUNG ÄTZENDER UND GIFTIGER STOFFE AUF DEM RHEIN VON 1900. Baden 16 November 1910 G. u. V. Bl. 1910 Nr. XLIII S. 705, Bayern 18 September 1910 G. u. V. Bl. 1910 Nr. 57 S. 900, Elsass-Lothringen 8 Oktober 1910 Zentr. u. B. Amtsbl. 1910 Nr. 42 S. 243, Hessen 26 Oktober 1910 Reg. Bl. 1910 Nr. 19, Niederland 13 Dezember 1910 Staatsblad 1910 Nr. 367, Preussen 29 September 1910 A. Bl. Coblenz 1910 Nr. 46 S. 283.

In § 2 wird hinter Ziffer III eingefügt:

„IV. Ferrosilicium,

1. wenn es in starken wasserdichten Behältern aus Holz oder Metall verpackt ist,

2. die Behälter in deutlicher und dauerhafter Weise die Aufschrift enthalten: „Ferrosilicium. Giftig! Vor Nässe zu bewahren! Nicht stürzen!",

3. der Stoff trocken und in trockenen Behältern aufgeliefert wird,

4. die Behälter an luftigen Stellen auf dem Deck des Schiffes derart verstaut werden, dasz sie vor Nässe geschützt sind".

IV. Ferrosilicium,

1. wanneer het in sterke, waterdichte vaten van hout of metaal verpakt is;

2. de vaten op duidelijke en duurzame wijze voorzien zijn van het opschrift: „Ferrosilicium. Vergiftig. Droog houden. Niet gooien";

3. de stof droog en in droge vaten opgeleverd wordt;

4. de vaten op luchtige plaatsen op het dek van het schip zoodanig gestuwd worden, dat zij niet nat kunnen worden.

632. 1910, DEUTSCHE AUSFÜHRUNGSBESTIMMUHGEN ZU DEN ZUSÄTZLICHEN ABMACHUNGEN BETR. DIE VERMESSUNG VON BINNENFAHRZEUGEN VON 1908. Baden G. u. V. Bl. Nr. XLII S. 535, in Bayern nichts, Elsass-Lothringen Zentr. u. B. Amtsbl. 1908 Nr. 48 S. 351, in Hessen nichts, Preussen A. Bl. Coblenz Beilage vom 9 Juni 1910.

633. 15 März/20 Mai 1910, AUSZUG AUS PROTOKOLL III UND XXXVI DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI DUISBURG—RUHRORT. Lagemans Nr. 1043.

634. 2 April 1910, BAYRISCHE ALLERHÖCHSTE VERORDNUNG BETR. DIE ERGÄNZUNG DER STEUERMANNSORDNUNG FÜR DEN RHEIN INNERHALB DES BAYRISCHEN GEBIETES VOM 30 DEZEMBER 1885. G. u. V. Bl. 1910 Nr. 21 S. 173.

635. 4 April 1910, NIEDERLÄNDISCHER KÖNIGLICHER BESCHLUSS BETR. DIE VERMESSUNG VON BINNENFAHRZEUGEN IN AUSFÜHRUNG DER ZUSÄTZLICHEN ABMACHUNGEN VON 1908. Staatsblad 1910 Nr. 94.

636. 7 Mai 1910, AUSZUG AUS PROTOKOLL XIII DER ZENTRAL-KOMMISSION, FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI CÖLN. Lagemans Nr. 1040.

637. 7 Mai 1910, AUSZUG AUS DEN PROTOKOLLEN DER ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE ERRICHTUNG EINER WASSERKRAFTANLAGE AM RHEIN UNTERHALB HÜNINGEN. Lagemans Nr. 1041.

Mannheim, den 15. Mai 1909. Protokoll XIV.

Unter Bezugnahme auf das Protokoll Nr. XIV der ordentlichen Sitzung von 1908 hat der Bevollmächtigte für *Preussen* mit Schreiben vom 7. Dezember 1908 namens seiner Regierung folgendes mitgeteilt:

Nachdem die Preussische Regierung zu der auf Seite 9 des Protokolls I vom 21. Dezember 1906 aufgeworfenen Rechtsfrage bereits ihre grundsätzliche Zustimmung erklärt hat — S. 4/5 des Protokolls XVII vom 14. September 1907 — steht nach dem letztgenannten und dem Protokoll IX vom 11. Mai 1908 die Erklärung meiner Regierung noch aus:

A. darüber, ob von den Konzessionsbewerbern der Nachweis als erbracht anzusehen ist, dass die Verlängerung der Schiffahrtsschleuse von 90 auf 170 m ohne Beeinträchtigung des Schiffahrtsbetriebes möglich, und dass von dem Verlangen der sofortigen Herstellung einer Schleuse von 170 m nutzbarer Länge abzusehen ist, und

B. zu dem nach dem Protokoll I vom 21. Dezember 1906 in administrativer und technischer Beziehung sonst gefassten Beschlüssen der Zentral-Kommission.

Zu Punkt A will meine Regierung durch den von der Firma Havestadt & Contag unter dem 30. Januar 1908 eingereichten IV. Nachtrag zum Erläuterungsbericht, betr. die Schiffahrtsschleuse am Turbinenhaus, den Nachweis als erbracht ansehen dass die Verlängerung der Schiffahrtsschleuse von 90 auf 170 m ohne *wesentliche* Beeinträchtigung der Schiffahrt möglich sein werde, wenngleich sie nicht die Annahme des Entwurfs teilt; dass der ganze Bauvorgang sich unter Benutzung von 2 Winterperioden in 2 Jahren und 2 Monaten bewerkstelligen lassen, und dass die Schiffahrt nur 6—7 Monate im ersten und nur etwa 5 Monate im zweiten Winter gesperrt bleiben werde. Vielmehr glaubt meine Regierung, dass die Bauzeit sich auf wenigstens 3 volle Jahre erstrecken und drie volle Schiffahrtssperren von je 5—7 Monaten nötig machen wird; auch mag die Richtigkeit der Kostenberechnung vorläufig dahingestellt bleiben. Trotzdem will meine Regierung auf der Forderung, dass die Schleuse sofort in einer nutzbaren Länge von 170 m Länge hergestellt werde, nicht bestehen und sich zunächst mit einer solchen von 90 m Länge genügen lassen.

Was die in technischer Beziehung zu stellenden Anforderungen betrifft, so tritt meine Regierung den Vorschlägen der technischen Kommission vom 20. Dezember 1906 (Anl. IV zum Protokoll I vom 21. Dezember 1906) bei, doch erscheinen diese bereits in dem oben erwähnten IV. Nachtrage der bauausführenden Firma berücksichtigt.

In administrativer Hinsicht dürften entsprechend ihrer nach den Protokollen I und XVII bereits erklärten grundsätzlichen Bereitwilligkeit hierzu — die an der Anlage in erster Linie beteiligten beiden Rheinuferstaaten Elsass-Lothringen und Baden nach Ansicht meiner Regierung auch formell die Gewähr dafür zu übernehmen haben, dass der im Schiffahrtsinteresse später notwendig werdende Ausbau der Schleuse zu einer 170 m langen Schleppzugsschleuse überhaupt und vor allen

Dingen rechtzeitig erfolgt. Demgemäss werden die genannten Staaten sich den anderen Rheinuferstaaten gegenüber für den Bedürfnisfall zur Verlängerung der Schleuse zu verpflichten haben, unbeschadet des Rechts, sich hinsichtlich der Kosten den Rückgriff auf den Unternehmer des Werks durch Eintragung einer Hypothek auf der Anlage oder in sonst geeigneter Weise zu sichern.

Da mit der Möglichkeit gerechnet werden muss, dass die Schiffahrttreibenden und die an der Schiffahrt besonders interessierten Staaten den Zeitpunkt für den Ausbau der Schleuse zu einer Schleppzugsschleuse als gegeben ansehen, während die den grösseren Wert auf den finanziellen Erfolg des Kraftwerkes und die Versorgung der Industrie mit billiger elektrischer Kraft legenden Staaten das Bedürfnis für die Verlängerung der Schleuse bestreiten, wird, um schwierigen und unerfreulichen, den rechtzeitigen Ausbau der Schleuse verzögernden Verhandlungen vorzubeugen, eine *vorgängige* Vereinbarung der Rheinuferstaaten über *den* Umfang und *die* Dichtigkeit des Verkehrs auf dem Oberrhein zu treffen sein, bei denen das Bedürfnis für die Einrichtung einer Schleppzugsschleuse als gegeben anzusehen ist. Mit den bezüglichen Ermittlungen möchte eine Kommission zu betrauen sein, in welche jeder der 6 Rheinuferstaaten einen in Sachen der Rheinschiffahrt bewanderten Sachverständigen zu entsenden hätte.

Ferner wird der Schiffahrt Schutz gegen die vom Turbinenbetriebe zu besorgenden Unregelmässigkeiten in der Wasserzuführung zu gewähren sein. Demgemäss werden die konzessionierenden Staaten sich die Regelung und Kontrolle der Wasserstände im Interesse der Schiffahrt gegenüber dem Unternehmer vorbehalten müssen.

Endlich wird der Unternehmer nicht allein die Bedienung der Schleuse, sondern auch die eventuelle Beleuchtung sowie den maschinellen Schiffszug auf dem Umgehungskanal unentgeltlich bereitzustellen haben.

Die bauausführende Firma Havestadt & Contag ist hier wiederholt in dringlichster Weise dahin vorstellig geworden, dass die nun schon so lange schwebende Angelegenheit *mit tunlichster Beschleunigung* zu Ende geführt werde. Indem ich diese Wünsche als berechtigt anerkennen möchte, stelle ich zur geneigten Erwägung, ob die Angelegenheit, sofern sie nicht baldigst im Schriftwege weiter gefördert werden kann, etwa einer ad hoc einzuberufenden ausserordentlichen Sitzung zu unterbreiten sein wird. Bis zur Mai-Sitzung 1909 dürfte die Entscheidung nicht wohl ausgesetzt bleiben können.

Zu dieser Mitteilung haben die übrigen Bevollmächtigten namens ihrer Regierungen folgende Erklärungen abgegeben, nämlich der Bevollmächtigte für *Niederland* mit Schreiben vom 16. Januar 1909:

Von dem Verlangen der sofortigen Herstellung einer Schleuse von 170 m Länge könne abgesehen werden, und es dürfte vorläufig, bei dem gegenwärtigen und in der nächsten Zeit zu erwartenden Verkehr, die Herstellung einer Schiffahrtsschleuse von 25 m Lichtweite und 90 m Nutzlänge für genügend erachtet werden, also einer Schleuse in den Abmessungen, wie diese in der von der Zentral-Kommission einberufenen Kommission von technischen Beamten in dem als Beilage IV dem Protokolle No. I der ausserordentlichen Sitzung vom 21. Dezember 1906 angeschlossenen Gutachten vom 20. Dezember 1906 zu Freiburg i. B. für notwendig bezeichnet worden sei. Dabei werde vorausgesetzt, dass die unter den Ziffern 1—5 auf Seite 9 des obengedachten Protokolls No. I erwähnten Bedingungen vollstän-

dig gehandhabt und dass die Regierungen von Baden und Elsass-Lothringen in den Konzessionsbedingungen in administrativer und technischer Beziehung die Bestimmungen treffen werden, welche auf Seite 7 des Protokolls No. XVII der ordentlichen Sitzung vom 14. September 1907 erwähnt werden; weiter dass der Entwurf nach den Vorschlägen der technischen Beamten in dem Gutachten vom 20. Dezember 1906 und den Mitteilungen der Bevollmächtigten für Baden und Elsass-Lothringen zum Protokoll No. IX der ausserordentlichen Sitzung vom 11. Mai 1908 umgestaltet werde.

Seine Regierung stimme dem von der Königlich Preussischen Regierung in administrativer Hinsicht eingenommenen Standpunkt bei, vgl. Seite 1 und 3 des Schreibens des Herrn Bevollmächtigten für Preussen vom 7. Dezember 1908, RS. 313.

Zum Mitglied der Kommission von in Sachen der Rheinschiffahrt bewanderten Sachverständigen, welche auf Beschluss der Zentral-Kommission einzuberufen sei zum Zwecke der Ermittlungen bezüglich einer vorgängigen Vereinbarung der Rheinuferstaaten über den Umgang und die Dichtigkeit des Verkehrs auf dem Oberrhein, bei denen das Bedürfnis für die Einrichtung einer Schiffahrtsschleuse von 25 m Lichtweite und 170 m Nutzlänge als gegeben anzusehen sei, werde seiner Regierung gegebenenfalls von ihm der Herr „Hoofdingenieur-Directeur van den Rijkswaterstaat" *Jolles* vorgeschlagen werden.

Nachdem die erwähnten Sachverständigen über dieses Ergebnis der Zentral-Kommission Bericht erstattet haben würden, habe die Zentral-Kommission dann Beschluss zu fassen und den Regierungen der Uferstaaten zur Zustimmung vorzulegen. Bei den gemeinten Ermittlungen sei nachdrücklich der bedeutende Zeitverlust zu betonen, den ein Schleppzug bei einer Schleusenlänge von 90 m gegenüber einer solchen von 170 m erleide.

Seine Regierung sei einverstanden mit dem Vorbehalt der Regelung und Kontrolle der Wasserstände im Interesse der Schiffahrt, mit der unentgeltlichen Bedienung der Schleuse, sowie mit der unentgeltlichen Beleuchtung und dem maschinellen Schiffszug auf dem Umgehungskanal.

Gegen eine einzuberufende ausserordentliche Sitzung bestehe kein Bedenken.

Ferner hat derselbe Bevollmächtigte unter Bezugnahme auf sein Schreiben vom 16. Januar d. J. RS. 13 mit Schreiben vom 8. April d. J. mitgeteilt, dass von seiner Regierung als Sachverständiger der „Hoofdingenieur-Directeur in de tweede en derde Directiën (groote rivieren)" *C. A. Jolles* in 's-Gravenhage bezeichnet sei.

Der Bevollmächtigte für *Elsass-Lothringen* teilte mit Schreiben vom 16. Januar 1909 mit:

Seine Regierung sei damit einverstanden, dass eine vorgängige Vereinbarung der Rheinuferstaaten über *den* Umfang und *die* Dichtigkeit des Verkehrs auf dem Oberrhein zu treffen sei, bei denen das Bedürfnis für die Einrichtung einer Schleppzugsschleuse als gegeben anzusehen sei. Weiter stimme seine Regierung auch dem Vorschlage zu, dass zur Vorbereitung dieser Vereinbarung eine Kommission zusammentrete, in welche jeder der 6 Rheinuferstaaten einen in Sachen der Rheinschiffahrt bewanderten Sachverständigen zu entsenden habe.

Diese Kommission würde nach Auffassung der Elsass-Lothringischen Landesverwaltung auf Grund des ihr von den Regierungen überwiesenen und nötigenfalls von ihr selbst zu beschaffenden Materials sich darüber auszusprechen haben,

bei welchem Umfang und bei welcher Dichtigkeit des Verkehrs auf dem Oberrhein das Bedürfnis zur Errichtung einer Schleppzugsschleuse als gegeben zu erachten sei.

Bei der Dringlichkeit und Wichtigkeit der jetzt schon so lange schwebenden Angelegenheit werde Elsass-Lothringischerseits auch der Auffassung zugestimmt, dass die Sache nicht bis zur Maisitzung zu verschieben, sondern einer ad hoc einzuberufenden ausserordentlichen Sitzung zu unterbreiten sei.

In dieser Sitzung würde nach der Anschauung seiner Regierung der Zeitpunkt für den Zusammentritt der Kommission und derjenige der Abgabe des Gutachtens an die Zentral-Kommission festzusetzen sein.

Gegen die von der Königlich Preussischen Regierung gestellte Forderung, dass die Rheinuferstaaten Elsass-Lothringen und Baden formell die Gewähr dafür zu übernehmen haben, dass der im Schiffahrtsinteresse später notwendig werdende Ausbau der Schleuse am Kraftwerk zu einer 170 m langen Schleppzugsschleuse erfolge, bestehe Elsass-Lothringischerseits kein grundsätzliches Bedenken. In welcher Weise Baden und Elsass-Lothringen sich in dieser Beziehung den Unternehmern gegenüber sicher stellen, werde vorher durch eine Vereinbarung zwischen diesen beiden Staaten festzustellen sein.

Mit der Regelung der Kontrolle der Wasserstände im Interesse der Schiffahrt durch die beiden beteiligten Staaten und mit dem Verlangen die Unternehmer eintretenden Falls zur Beleuchtung und zur unentgeltlichen Bereitstellung des maschinellen Schiffszuges auf dem Umgehungskanal anzuhalten, sei seine Regierung einverstanden.

Der Bevollmächtigte für *Bayern* gab mit Schreiben vom 19. Januar 1909 folgende Erklärung ab:

1. Seine Regierung halte das Verlangen, dass die nächstbeteiligten Uferstaaten Elsass-Lothringen und Baden die förmliche Gewähr für den rechtzeitigen Ausbau der Schleuse für Grosschiffahrtszwecke übernehmen, für gerechtfertigt.

2. Ferner halte sie die Schaffung einer Verkehrsgrenze, die für den Ausbau der Schleuse massgebend sein solle und die sich auf den regelmässigen nicht etwa einen künstlich gesteigerten Verkehr zu beziehen hätte, zweifellos für empfehlenswert, um schwierigen Verhandlungen zu begegnen. Auch bestehe ihrerseits keine Erinnerung dagegen, dass diese Grenze von einem besonderen Ausschuss von Sachverständigen festgesetzt werde.

3. Den beiden übrigen Vorschlägen, welche die Regelung und Ueberwachung der Wasserstände, dann die Belastung des Unternehmers mit der Bedienung der Schleuse, mit der Beleuchtung der Anlage und der Bereitstellung des maschinellen Schiff-zuges auf dem Umgehungskanal zum Gegenstand haben, werde seitens seiner Regierung gleichfalls zugestimmt.

Die Regelung und Kontrolle der Wasserstände beim Turbinenhause werde sich auch darauf zu erstrecken haben, dass nicht durch Zurückhaltung des Wassers im Oberwasserkanale, der als Staubecken aufzufassen sei, eine für die Schiffahrt nachteilige Senkung des Wasserspiegels im Unterwasserkanale und im Rheine unterhalb der Mündung des Unterwasserkanales hervorgerufen werde.

Ob die Einberufung einer ausserordentlichen Sitzung der Zentralkommission unter den obwaltenden Umständen erforderlich sein werde, lasse sich nach seinem Dafürhalten zur Zeit wohl nicht ermessen, da eine Einigung auf dem Schriftwege nicht als ausgeschlossen zu erachten sein dürfte.

Der Bevollmächtigte für *Hessen* teilte mit Schreiben vom 8. Februar 1909 mit:

1. Sämtliche Regierungen erachteten nunmehr im Hinblick auf den von der Firma Havestadt & Contag unterm 30. Januar 1908 eingereichten IV. Nachtrag zum Erläuterungsbericht, betreffend die Schiffahrtsschleuse am Turbinenhaus, den Nachweis als erbracht, dass die Verlängerung der Schiffahrtsschleuse von 90 auf 170 m ohne wesentliche Beeinträchtigung der Schiffahrt möglich sein wird; sie sind demnach damit einverstanden, dass vorerst eine Schiffahrtsschleuse von 25 m Lichtweite und nur 90 m Länge hergestellt werde.

Im übrigen werde in technischer Hinsicht auf das Gutachten der technischen Beamten vom 20. Dezember 1906 Beilage IV zu Protokoll I der II. ausserordentlichen Sitzung von 1906 und die Erklärung der Bevollmächtigten in Protokoll IX der ausserordentlichen Sitzung von 1908 verwiesen.

2. In der Rechtsfrage bestehe Uebereinstimmung sämtlicher Regierungen (vergl. Prot. Nr. XXIX der II. ausserordentlichen Sitzung von 1907).

3. In administrativer Hinsicht sei auszusprechen, dass die Regierungen der Rheinuferstaaten zu der geplanten Anlage ihre Zustimmung unter den in Protokoll Nr. I der II. ausserordentlichen Sitzung von 1906 S. 9 formulierten Bedingungen 1—5 erteilen. Des weiteren sei aber die in dem Schreiben des Preussischen Bevollmächtigten vom 7. Dezember v. J. vorgeschlagene Bedingung zu stellen, dass die nächstbeteiligten Uferstaaten Elsass-Lothringen und Baden den übrigen Uferstaaten gegenüber die förmliche Gewähr für den rechtzeitigen Ausbau der Schleuse für Gross-Schiffahrtszwecke zu übernehmen haben.

4. Auch den neuerdings (im Schreiben des Preussischen Bevollmächtigten vom 7. Dezember v. J.) in technischer und schiffahrtstechnischer Hinsicht gemachten Vorschlägen, welche die Regelung und Ueberwachung der Wasserstände sowie die Belastung des Unternehmers mit der Bedienung des Schleuse, mit der Beleuchtung der Anlage und der Bereitstellung des maschinellen Schiffszugs auf dem Umgehungskanal zum Gegenstand haben, sei zuzustimmen. Auch für die Durchführung dieser Massnahmen werden die konzessionierenden Staaten Baden und Elsass-Lothringen die Gewähr zu übernehmen haben.

5. Eine vorgängige Vereinbarung der Rheinuferstaaten über den Umfang und die Dichtigkeit des Verkehrs auf dem Oberrhein, bei denen das Bedürfnis für die Einrichtung einer Schleppzugsschleuse als gegeben anzusehen sei (vergl. das erwähnte Schreiben des Preussischen Bevollmächtigten) erscheine zweckmässig, ebenso die *sofortige* Einberufung einer mit gutächtlicher Aeusserung hierzu betrauten technischen Kommission (hessischerseits als Mitglied Geh. Oberbaurat Imroth). Da hierüber wohl im Schriftweg Einigung zu erzielen sei, dürfte zunächst die Abhaltung einer ausserordentlichen Sitzung der Zentralkommission nicht nötig sein. Sobald das Gutachten der technischen Kommission vorliege, werde zu entscheiden sein, ob die Entschliessung der Zentral-Kommission in einer besonderen oder in der regelmässigen ausserordentlichen Sitzung der Zentral-Kommission erfolgen solle.

Der Bevollmächtigte für *Baden* teilte mit Schreiben vom 23. April 1909 folgendes mit:

Seine Regierung sei in Uebereinstimmung mit den Regierungen der anderen Uferstaaten der Ansicht, dass die beiden das Kraftwerk genehmigenden Uferstaaten, Elsass-Lothringen und Baden, dafür zu sorgen haben, dass die Unternehmer

des Kraftwerks der ihnen im Interesse des Schiffahrtsbetriebs auf dem Oberrhein auferlegten Bedingung nachkommen, die Schiffahrtsschleuse — sobald sich ein Bedürfnis dafür ergebe — auf eine Länge von 170 m auszubauen. Dagegen dürfte es nicht angehen, diese Verpflichtung in eine Form zu kleiden, wie dies im Schreiben des preuss. Bevollmächtigten geschehen sei des Inhalts, dass die beiden Regierungen im Bedürfnisfalle diese Verlängerung *selbst auszuführen* haben, vorbehaltlich des Rückgriffs auf die Unternehmer des Werks. Denn eine solche Verpflichtung lasse sich auf die Rheinschiffahrtsakte nicht stützen. Die hier einschlägige Bestimmung — der Art. 30 — besage nur: „Die Uferregierungen werden dafür Sorge tragen, dass die Schiffahrt auf dem Rhein durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen *keinerlei Hindernis* finde...." Dieser Verpflichtung kämen die beiden Regierungen in der Weise nach, dass sie die Stauwerkanlage nur unter denjenigen Bedingungen genehmigen, die die Aufrechterhaltung des Schiffahrtsbetriebs gewährleisteten. Dass die vereinbarten Bedingungen, insbesondere der Vorbehalt, dass die Schiffahrtsschleuse bei eintretendem Bedürfnis auf 170 m zu verlängern sei, den Anforderungen des Schiffahrtsbetriebs vollkommen genügen, darüber bestehe zwischen sämtlichen Regierungen Uebereinstimmung. Die Regierungen, in deren Hoheitsgebiet das Werk errichtet werden solle, hätten also alles getan, was von ihnen verlangt werden könne. Sie würden gegebenenfalls die Unternehmer zur Erfüllung der Bedingung mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln anhalten, dass sie aber selbst Aenderungen an dem Werk vornehmen, also etwa die Verlängerung der Schiffahrtsschleuse auf eigene Kosten bewirken, könne von ihnen nach der angezogenen Bestimmung der Rheinschiffahrts-Akte nicht gefordert werden. Eine solche Auslegung dieser Bestimmung würde Folgen haben, die sich nicht übersehen lassen, unter Umständen beispielsweise dazu führen, dass der Staat städtische Brücken, deren Oeffnungen dem heutigen Schiffsverkehr nicht mehr genügten, auf eigene Kosten umbauen müsste und dergl. mehr.

Der Vorbehalt könne daher nach Ansicht seiner Regierung nur in der Weise gefasst werden, wie dies schon in dem Freiburger Protokoll von 1906 angedeutet sei, dass die beiden beteiligten Uferstaaten dafür zu sorgen haben, dass die Unternehmer gegebenenfalls der bezeichneten Bedingung nachkommen.

Dem zweiten Vorbehalt der preussischen Regierung, es solle eine vorgängige Vereinbarung über denjenigen Umfang und diejenige Dichtigkeit des Schiffsverkehrs abgeschlossen werden, bei denen das Bedürfnis für Erbauung einer Schleppzugsschleuse als gegeben anzusehen sei, könne seine Regierung zustimmen. Jedoch sei sie der Ansicht, dass die Verhandlungen wegen dieser Vereinbarung erst dann gepflogen werden sollten, wenn das Werk fertiggestellt und in Betrieb genommen worden sei; ja es wird sich empfehlen, dann noch ein oder mehrere Betriebsjahre abzuwarten, weil erst dann über die Leistungsfähigkeit der Schiffahrtsschleuse ein sicheres Urteil gewonnen werden könne. Wenn die Verhandlungen jetzt gepflogen werden, so würde man mangels aller sicheren Anhaltspunkte darüber, wie sich die Durchschleusung der Schiffe beim Werk in Wirklichkeit gestalten werde, lediglich auf theoretische Annahmen angewiesen sein, die zur Beurteilung einer so wichtigen und praktisch schwierigen Frage doch nicht genügen dürften.

Den weiteren Vorbehalten, die sich den Schutz der Schiffahrt gegenüber den Wasserstandsschwankungen infolge des verschiedenen Kraftbedarfs des Werkes be-

ziehen, die sich ferner auf unentgeltliche Bereitstellung der Bedienung und der etwa notwendigen Beleuchtung der Schleuse und der Bedienung und der etwa notwendigen Beleuchtung der Schleuse und des Kanals und die unentgeltliche Besorgung des maschinellen Schiffszuges auf dem Umgehungskanal durch die Unternehmer beziehen, stimme seine Regierung zu.

In der heutigen Sitzung stellte der Bevollmächtigte für *Baden* als Berichterstatter fest, dass nunmehr unter sämtlichen beteiligten Regierungen Uebereinstimmung bestehe:

1. in der *Rechtsfrage* (vergl. Protokoll Nr. I der II. ausserordentlichen Sitzung von 1906, Seite 8);

2. in *technischer* Beziehung hinsichtlich der im Gutachten der technischen Beamten vom 20. Dezember 1906 (Beilage IV zu Protokoll I der II. ausserordentlichen Sitzung von 1906) besprochenen Punkte. Was insbesondere die Frage betreffe, in welchen Ausmessungen die Schiffahrtsschleuse auszuführen sei, so seien sämtliche Regierungen darüber einig, dass vorerst eine Schiffahrtsschleuse von 25 m Lichtweite und nur 90 m Länge herzustellen sei. Dagegen sei diese Schleuse von 90 auf 170 m zu verlängern, sobald ein Bedürfnis dafür sich ergebe. Die Regierungen er achteten den Nachweis als erbracht, dass diese Verlängerung seiner Zeit ohne wesentliche Beeinträchtigung der Schiffahrt möglich sein werde.

Noch zu erledigen sei die Prüfung des von den Unternehmern neuerdings eingereichten Nachtrags V zum Erläuterungsbericht über die Schiffahrtsschleuse (vergl. Protokoll Nr. XV der gegenwärtigen Sitzung);

3. in *administrativer* Beziehung hinsichtlich der Bedingungen 1—5, von welchen die Regierungen ihre Zustimmung zur Herstellung der geplanten Anlage laut Protokoll Nr. I der II. ausserordentlichen Sitzung der Zentral-Kommission von 1906, Seite 9, abhängig gemacht hätten.

Diesen Bedingungen werden auf Antrag der Kgl. Preussischen Regierung folgende weitere beigefügt;

6. dass die beiden die Genehmigung der Anlage erteilenden Rheinuferstaaten — Baden und Elsass-Lothringen — auch formell die Gewähr dafür zu übernehmen haben, dass der im Schiffahrtsinteresse später notwendig werdende Ausbau der Schleuse zu einer 170 m langen Schleppzugsschleuse überhaupt und rechtzeitig erfolge;

7. dass zwischen den Rheinuferstaaten eine *vorgängige* Vereinbarung darüber getroffen werde, bei welchem Umfang und bei welcher Dichtigkeit des Verkehrs auf dem Oberrhein das Bedürfnis für die Einrichtung einer *Schleppzugs*schleuse als gegeben anzusehen sei und dass mit den bezüglichen Ermittelungen eine Kommission zu betrauen sei, in die jeder der 6 Rheinuferstaaten einen in Sachen der Schiffahrt bewanderten Sachverständigen zu entsenden hätte;

8. dass der Schiffahrt Schutz zu gewähren sei gegen die vom Turbinenbetrieb zu besorgenden Unregelmässigkeiten in der Wasserzuführung und dass demgemäss die die Genehmigung erteilenden Staaten die Regelung und Beaufsichtigung der Wasserstände im Interesse der Schiffahrt gegenüber dem Unternehmer sich vorzubehalten hätten;

9. dass die Unternehmer nicht allein die Bedienung der Schleuse, sondern gegebenenfalls auch die Beleuchtung sowie den maschinellen Schiffszug auf dem Umgehungskanal unentgeltlich bereitzustellen hätten.

Der Bevollmächtigte führte weiter aus:

Einer Erläuterung schiene ihm zu bedürfen, wie die Bedingungen unter 6 und 7 zu verstehen seien.

Zu *Ziffer* 6 habe die preussische Regierung verlangt, dass Baden und Elsass-Lothringen die formelle „Gewähr" zu übernehmen haben, dass der Ausbau der Schleuse zu einer 170 m langen Schleppzugsschleuse überhaupt und rechtzeitig erfolge. Gegen diese Forderung sei nichts zu erinnern. Wenn aber das Schreiben des preussischen Bevollmächtigten fortfahre: „demgemäss würden die genannten Staaten sich den anderen Rheinuferstaaten gegenüber für den Bedürfnisfall *zur Verlängerung* der Schleuse zu verpflichten haben" vorbehaltlich des *Rückgriffes* auf die Unternehmer des Werkes, so lasse diese Fassung die Deutung zu, dass den genannten Staaten nicht eine Gewähr, sondern eine primäre *Baupflicht* auferlegt werden solle. Dem stünde, abgesehen von den in seinem Schreiben vom 23. April d. Js. geltend gemachten rechtlichen Bedenken, der Umstand entgegen, dass es sich nicht um eine Unternehmung der beiden Staaten, sondern um eine Privatunternehmung handle. Eine unmittelbare Verfügung über das Gelände und die Bauwerke, die zur Verlängerung der Schiffahrtsschleuse in Anspruch genommen werden müssten, stehe den beiden Staaten gar nicht zu, sie könne ihnen nur im Wege des Genehmigungsverfahrens eingeräumt werden. Nach der massgebenden Gesetzgebung (Gewerbeordnung für das Deutsche Reich Art. 16 ff. und — für Baden — Wassergesetz vom 26. Juni 1899 §§ 37 ff.) vermöchten die Regierungen nämlich auf die Gestaltung der Anlage nur im geordneten Genehmigungsverfahren einzuwirken. Dieses biete ihnen eine Handhabe, im Interesse der Rheinschiffahrt durch Genehmigungsbedingungen zu bestimmen, dass die *Unternehmer* eine Schiffahrtsschleuse von gewissen Ausmessungen sofort auszuführen und dass sie diese Schleuse, sobald ein Bedürfnis dafür als gegeben zu erachten sei, zu verlängern und für den Vollzug dieser Bedingung Sicherheit zu leisten haben. Trete dann der Fall ein, dass die Verlängerung gefordert werden müsse, so sei zunächst diese Massnahme den Unternehmern unter Gewährung einer entsprechenden Frist aufzugeben und erst, wenn sie der Auflage nicht nachkommen, könne ihr Vollzug von amtswegen bewirkt, d. h. die Verlängerung von den staatlichen Behörden auf Kosten der Unternehmer vorgenommen werden. Für die dabei dem Staat erwachsenden Kosten stehe ihm dann der Rückgriff auf die von den Unternehmern geleistete Sicherheit, gegebenenfalls auf das Werk selbst zu. Es sei aber auch denkbar, dass durch den Vollzug der Auflage der Weiterbetrieb des Werkes in Frage gestellt werde, dann bestehe die weitere Möglichkeit, dass die Genehmigung erlösche und die Staatsbehörde es vorziehe, statt der Verlängerung der Schiffartsschleuse die Wegräumung des Wehres und die Wiederherstellung des früheren Zustandes zu verlangen oder anstelle des Unternehmers, falls dieser sich weigere oder die Kosten nicht aufzubringen vermöge, selbst zu bewirken.

Auf Grund dieser Rechtslage könne seine Regierung sich verpflichten:

1. in den Genehmigungsbescheid die Bedingung aufzunehmen, dass die Unternehmer gehalten sind,

a. auf Aufforderung der Staatsbehörde die Schiffahrtsschleuse zu einer *Schleppzugs*schleuse von 170 m umzubauen,

b. für den Vollzug dieser Auflage durch Hinterlegung von Wertpapieren oder in anderer Weise Sicherheit zu leisten,

c. im Falle die Auflage nicht binnen der gesetzten Frist erfüllt werde, die Ausführung durch die Staatsbehörde zu dulden;

2. im letzten Fall (Ziffer 1*c*) entweder die Verlängerung der Schiffahrtsschleuse oder im Falle des Erlöschens der Genehmigung die Beseitigung des Stauwehrs und Wiederherstellung des früheren Zustandes im offenen Rhein durch ihre Organe bewerkstelligen zu lassen vorbehaltlich des Rückgriffes auf die Unternehmer wegen der Kosten.

Dagegen scheine es ihm nicht angängig, mindestens aber nicht gerechtfertigt, dass etwa in den Genehmigungsbedingungen festgesetzt werde: „die Unternehmer haben zu dulden, dass die Schiffahrtsschleuse durch die staatlichen Organe auf Kosten der Unternehmer in eine Schleppzugsschleuse umgebaut wird, sobald nach Ansicht der beteiligten Regierungen ein Bedürfnis dazu als gegeben zu erachten ist". Denn wenn die Unternehmer bereit seien, diesen Umbau selbst zu bewerkstelligen, so sei es nicht zu rechtfertigen, dass die Regierungen einen so tiefen Eingriff in den baulichen Bestand und den Betrieb des in Privateigentum stehenden Kraftwerks vornehmen. Die staatlichen Behörde würden dadurch auch eine grosse Verantwortlichkeit auf sich laden und unter Umständen Entschädigungsansprüchen sich aussetzen. Endlich läge auch vom Standpunkt der Uferregierungen kein Grund vor, zu verlangen, dass dieser Umbau nicht von den Unternehmern, sondern sofort von den beteiligten Staaten ausgeführt werde.

Seine Regierung habe die den beiden Uferstaaten schon im Protokoll I der II. ausserordentlichen Sitzung von 1906 angesonnene Gewährleistungspflicht in dem von ihm dargelegten Sinn ausgelegt und er nehme an, dass auch die übrigen Regierungen sie so verstanden hätten.

In *Ziffer* 7 der obigen Bedingungen sei festgestellt, dass die Frage, in welchem Zeitpunkt die Voraussetzungen für den Ausbau der Schiffahrtsschleuse als gegeben zu erachten seien, nicht erst erörtert werden solle, wenn das Bedürfnis sich fühlbar mache, sondern schon vorher. Aus der Fassung des Schreibens des Bevollmächtigten für Preussen sei aber seines Erachtens nicht zu entnehmen, ob seine Meinung sei, dass die Vereinbarung der Uferstaaten über den Zeitpunkt, in dem jene Voraussetzungen als gegeben zu erachten seien, schon vor dem Bau oder gar vor der Genehmigung des Werkes zu treffen sei oder nur überhaupt, bevor das Bedürfnis eintrete, natürlich so bald als möglich. Seine Regierung sei der Ansicht — wie in dem oben abgedruckten Schreiben vom 23. April d. Js. näher ausgeführt — dass die Sachverständigen der Uferstaaten zur Vorbereitung der Vereinbarung zusammentreten sollten sobald es möglich sei, die Frage richtig zu beurteilen, d. h. nachdem das Werk und die Schiffahrtsschleuse ausgeführt und einige Zeit in Betrieb genommen seien.

Der Bevollmächtigte für *Niederland* bemerkte hiezu, dass es ihm persönlich aus den von dem badischen Bevollmächtigten angedeuteten Erwägungen ebenfalls zweckmässig erscheine, dass die nach Ziffer 7 einzuberufende technische Kommission erst dann in Tätigkeit trete, wenn die Schiffahrtsschleuse erbaut und in Betrieb genommen sei. Dies entspreche auch der von sämtlichen Bevollmächtigten in der Verhandlung zu Freiburg vom 21. Dezember 1906 zum Ausdruck gebrachten Meinung, dass das Bedürfnis zur Verlängerung der Schleuse „gegebenenfalls auf Grund einer gemäss Artikel 31 der Rheinschiffahrtsakte vorgenommenen Strombefahrung fest-

zustellen" sei. (Protokoll Nr. I der II. ausserordentlichen Sitzung der Zentralkommission von 1906 Seite 10.)

Der Bevollmächtigte für *Elsass-Lothringen* bemerkte, dass er von seiner Regierung beauftragt sei, wiederholt und unter Bezugnahme auf die früheren im Namen der elsass-lothringischen Landesverwaltung abgegebenen Erklärungen darauf hinzuweisen, dass bei der grossen Bedeutung, welche die Angelegenheit für das Reichsland habe, das allergrösste Gewicht auf baldigste Erledigung der Sache gelegt werden müsse. Er befürworte deshalb aufs dringendste, dass schon heute ein Beschluss auf Zusammenberufung der in Rede stehenden Kommission von Schiffahrtverständigen gefasst werde.

Als elsass-lothringisches Mitglied der Schiffahrtssachverständigen-Kommission werde der mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Rheinschiffahrtsinspektors betraute Regierungs- und Baurat *Neumayer* in Strassburg bezeichnet.

Der Bevollmächtigte für *Hessen* machte darauf aufmerksam, dass es die Aufgabe der technischen Kommission mit sich bringen werde, auch in eine Erwägung darüber einzutreten, *inwieweit* es überhaupt möglich sei, die Voraussetzungen oder den Zeitpunkt für die künftige Verlängerung der Schleuse schon jetzt bestimmt zu bezeichnen. Eine solche Erörterung hänge mit der Prüfung der vorwürfigen Frage untrennbar zusammen; es empfehle sich deshalb, die technische Kommission *sofort* einzuberufen und sie mit der Prüfung des Gegenstandes in jeder Hinsicht und nach jeder Richtung hin zu betrauen.

Der Bevollmächtigte für *Baden* erklärte darauf, dass er im Interesse der Förderung der Angelegenheit auch mit dem sofortigen Zusammentritt der Kommission sich einverstanden erklären könne unter der Voraussetzung, dass dieselbe sich zunächst mit der von ihm aufgeworfenen Frage beschäftige und darüber in erster Linie sich ausspreche. Komme sie zu dem Ergebnis, dass es möglich und angängig sei, die von Preussen gestellte Aufgabe (Ziffer 7 der oben angeführten administrativen Bedingungen) sofort zu lösen, so könne seine Regierung ebenfalls ihre Bedenken dagegen, dass die Kommission an diese Aufgabe sofort herantrete, fallen lassen. Stellen sich die Sachverständigen auf den von Baden vertretenen Standpunkt, so werde es erforderlich sein, dann zunächst eine förmliche Entschliesung der Regierungen herbeizuführen.

Als Mitglied der Sachverständigenkommission bezeichne er namens der badischen Regierung den mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Rheinschiffahrtsinspektors betrauten Baurat *Kupferschmid* in Karlsruhe.

Der Bevollmächtigte für *Preussen* teilte mit, dass von seiner Regierung in die Sachverständigenkommission zur Prüfung der Frage, wann das Bedürfnis zum Ausbau der Schleppzugsschleuse von 170 m Länge als gegeben anzusehen sei, der mit der Verwaltung des II. Rheinschiffahrts-Inspektionsbezirks beauftragte Wasserbauinspektor *Beneke* zu Bingerbrück entsandt werden werde. Behufs näherer Instruktion des Genannten bitte er, ihm von dem Termine der Konferenz möglichst frühzeitig Mitteilung zu machen.

Man einigte sich darauf dahin, dass die von den Rheinuferstaaten bezeichneten oder noch zu bezeichnenden in Sachen der Rheinschiffahrt bewanderten Sachverständigen zur Begutachtung der von den Bevollmächtigten von Preussen und Baden zu Ziffer 7 der administrativen Bedingungen aufgeworfenen Fragen zusammentreten sollen, sobald die noch ausstehende Bezeichnung der Sachverständigen

durch Bayern erfolgt sei. Man war ferner übereinstimmend der Ansicht, dass die Sachverständigen alsdann durch ein Mitglied der Zentral-Kommission einzuberufen seien, welches ihre Verhandlungen zu eröffnen habe und ihnen nach seinem Ermessen beiwohnen könne und dass ihm das Gutachten der Sachverständigen behufs Vorlage an die Zentral-Kommission zu übergeben sei.

BESCHLUSS.

1. *Sämtliche Bevollmächtigte* — mit Ausnahme des badischen — werden ersucht, die Stellungnahme ihrer Regierungen zu der von dem Bevollmächtigten für Baden zu Ziffer 6 der administrativen Bedingungen aufgeworfenen Frage den übrigen Bevollmächtigten im Schriftwege bis zur nächsten ordentlichen Sitzung der Zentral-Kommission mitzuteilen.

2. Der Bevollmächtigte für *Bayern* wird ersucht, die von seiner Regierung zu Ziffer 7 der administrativen Bedingungen zu bezeichnenden Schiffahrtssachverständigen möglichst bald im Schriftwege namhaft zu machen.

3. Der Bevollmächtigte für *Elsass-Lothringen* — im Falle seiner Verhinderung derjenige für Baden — wird ersucht, sobald die Sachverständigen zu Ziffer 2 dieses Beschlusses von Bayern namhaft gemacht sind, die von sämtlichen Regierungen bezeichneten Sachverständigen einzuberufen, ihre Verhandlungen zu eröffnen, diesen, soweit es ihm angemessen erscheint, anzuwohnen und ihre gutachtliche Aeusserung entgegen zu nehmen. Das Protokoll über die Verhandlungen der Sachverständigen und das von ihnen abgegebene Gutachten soll in der für die Protokolle der Zentral-Kommission üblichen Form und Stückzahl sofort gedruckt und in der üblichen Weise verteilt werden.

Freiherr VON HIRSCHBERG, *Vorsitzender*. WIENER. VON TRAUT. Freiherr VON BIEGELEBEN. LEEMANS. FRANKE.

Mannheim, den 14. September 1909. Protokoll XXIII.

In der diesjährigen Sitzung der Zentral-Kommission vom 15. Mai (Protokoll XIV und XV) sind folgende Punkte unerledigt geblieben:

1. bezüglich der *Administrativen Bedingungen*:

a) die Frage, in welcher Form die beiden die Genehmigung erteilenden Staaten die Gewähr für den späteren Ausbau der Schiffahrtsschleuse zu einer Schleppzugsschleuse übernehmen sollen,

b) die Frage, wann das Bedürfnis zur Verlängerung der Schleuse als gegeben erachtet werden soll;

2. ob und wie weit die *technischen Bedingungen* wegen der von den Unternehmern beabsichtigten Aenderungen ihres ursprünglichen Planes geändert oder ergänzt werden sollen.

Hinsichtlich des Punktes *1a* hat der Bevollmächtigte für *Baden* in der eingangs erwähnten Sitzung gegenüber dem preussischen Antrag (Protokoll XIV Seite 2 Abs. 3) eine abgeänderte Fassung vorgeschlagen (das gleiche Protokoll Seite 9). Hiezu hat der Bevollmächitgte für *Preussen* mit Schreiben vom 27. Juli d. J. folgende Erklärung abgegeben:

Seitens seiner Regierung sei nicht beabsichtigt gewesen, den örtlich beteiligten Uferstaaten für den Fall, dass eine Verlängerung der Schiffahrtsschleuse erforderlich werde, eine *primäre* Baupflicht aufzuerlegen; seine Regierung sei vielmehr

ebenfalls der Meinung, dass die Ausführung der Schleusenverlängerung in erster Linie Sache der Kraftwerkunternehmer sei. Jedoch müsse volle Sicherheit dafür geboten sein, dass, wenn letztere einer Aufforderung, die Schleppzugsschleuse herzustellen, nicht binnen angemessener Frist nachkommen, die Staaten ohne weitere finanzielle Schwierigkeiten ihrerseits die Verlängerung der Schleuse vornehmen oder das Rheinwehr wieder beseitigen können.

Indem seine Regierung sich hiernach mit der Verpflichtung, zu deren Uebernahme der Herr Bevollmächtigte für *Baden* in der Sitzung der Zentral-Kommission vom 15. Mai d. J. (Protokol XIVS seits 9) die Bereitwilligkeit seiner Regierung ausgesprochen habe, im allgemeinen einverstanden erkläre, erachte sie nur folgende Fassung der den Unternehmern des Kraftwerks unter b aufzuerlegenden Bedingung zur Klarstellung der Sicherheitsleistung für erwünscht:

b. den Vollzug dieser Auflage durch Hinterlegung von Wertpapieren oder in anderer Weise derart sicherzustellen, dass erforderlichenfalls die Verlängerung der Schleuse ohne weiteres durch die Staatsbehörde selbst auf Kosten der Unternehmer ausgeführt werden kann.

Ferner hat der Bevollmächtigte für *Bayern* mit Schreiben vom 21. Juli d. J. mitgeteilt, dass nach Ansicht seiner Regierung die von dem Badischen Bevollmächtigten abgegebene Erklärung zu Ziffer 6 der administrativen Bedingungen eine ausreichende Gewähr für den rechtzeitigen Ausbau der Schiffahrtsschleuse zu einer Schleppzugsschleuse von 170 m Länge biete.

In der heutigen Sitzung erklärten die Bevollmächtigten für *Baden* und *Elsass-Lothringen*, dass ihre Regierungen gegen die von Preussen vorgeschlagene Fassung der von den beiden Staaten den Unternehmern aufzuerlegenden Verpflichtung unter Buchstabe b keine Bedenken zu erheben hätten, da sie sich sachlich von der Fassung des Badischen Bevollmächtigten nicht unterscheide.

Die *Uebrigen Bevollmächtigten* erklärten darauf namens ihrer Regierungen, das sie sowohl mit der von dem Bevollmächtigten für Baden vorgeschlagenen Fassung wie mit der von der Preussischen Regierung angeregten Aenderung einverstanden seien.

Zu 1b. Gemäss Beschluss der Zentral-Kommission vom 15. Mai d. J. (Protokoll XIV) sind im Auftrag ihrer Regierungen die schiffahrtverständigen Kommissäre der Rheinuferstaaten auf Einladung des Bevollmächtigten für Elsass-Lothringen am 28. Juli d. J. zusammengetreten, um über die oben unter 1b bezeichnete Frage zu beraten. Auf Grund der angestellten Erwägungen gelangte die Kommission zu dem in der Niederschrift vom 28. Juli d. J. niedergelegten Gutachten; diese Niederschrift ist gemäss dem oben angeführten Beschluss der Zentral-Kommission bereits gedruckt und unter die Bevollmächtigten verteilt worden; sie soll diesem Protokoll als Anlage I *) angeschlossen werden.

Zu diesem Gutachten aber hat der Bevollmächtigte für *Preussen* in der heutigen Sitzung folgende Erklärung abgegeben:

Dem Gutachten der Schiffahrts-Sachverständigen-Kommission vom 28. Juli d. J. zu der Frage, bei welchem Umfang und bei welcher Dichtigkeit des Verkehrs auf dem Oberrhein das Bedürfnis für die Errichtung einer 170 m langen Schleppzugsschleuse als gegeben anzusehen sei, glaube seine Regierung im allgemeinen

*) In Lagemans nicht abgedruckt.

zustimmen zu können. Zu Bedenken gebe ihr nur der letzte Absatz des Gutachtens Anlass, nach dem Voraussetzung für die Anwendbarkeit der Bestimmungen über die Verkehrsdichtigkeit sein solle, dass der betreffende Schiffsverkehr sich nach der Schiffahrtsstatistik der letzten vier Jahre als das Ergebnis eines natürlichen nicht eines künstlich gesteigerten Verkehrs darstelle. Was unter künstlicher Verkehrssteigerung verstanden werden solle, sei unklar; die Entscheidung dieser Frage könne zu Meinungsverschiedenheiten führen. Sollte darunter auch eine unerwartet schnelle und plötzliche Steigerung des Verkehrs durch die Eröffnung neuer Industrien, anschliessender Wasserstrassen oder Häfen, durch die Einführung besserer Betriebsmittel, durch Schiffahrtssubventionen, durch Massregeln hinsichtlich der Eisenbahntarife oder andere ähnliche Ursachen gemeint werden, so müsste seine Regierung eine solche Einschränkung der vorgeschlagenen Bestimmungen entschieden ablehnen. Ihres Erachtens dürfe als „künstliche" Steigerung nur der unter Ziffer 2 bezeichnete grösste Tagesverkehr unberücksichtigt bleiben, der von Schiffahrtsinteressenten nachweisbar mit der Absicht, die Verlängerung der Schleuse vorzeitig herbeizuführen, hervorgerufen worden sei.

Es werde deshalb bei Formulierung der von den beiden Konzessionsstaaten gegenüber den anderen Rheinuferstaaten zu übernehmenden Verpflichtung der gedachte Zusatz etwa folgende Fassung zu erhalten haben:

Die vorstehenden Bedingungen sollen nicht als erfüllt gelten, wenn die unter Ziffer 2 bezeichnete Zahl von Schiffen nachweislich das Ergebnis einer Verkehrssteigerung darstellt, welche zu dem Zwecke, eine Verlängerung der Schleuse möglichst bald zu erreichen, hervorgerufen wurde.

Die *Uebrigen Bevollmächtigten* erklärten, dass sie Namens ihrer Regierungen dem Gutachten der schiffahrtsverständigen Kommissare zustimmen, aber auch nichts gegen die von dem Preussischen Bevollmächtigten vorgeschlagene Aenderung der Fassung der bezüglichen Bedingung einzuwenden hätten, da sie durchaus dem Sinn und der Absicht des Gutachtens entspreche.

Zu 2. Gemäss Beschluss der Zentral-Kommission vom 15. Mai d. Js. (Protokoll XV) hat der Bevollmächtigte für Elsass-Lothringen die Unternehmerfirma von den bisher erhobenen Beanstandungen und den gewünschten Erläuterungen und Ergänzungen der Unterlagen ihres Entwurfs Kenntnis gegeben und sie aufgefordert, diese Erläuterungen und Ergänzungen ihm möglichst bald in je 30 Exemplaren zu liefern. Dieser Aufforderung hat die Unternehmerfirma dadurch entsprochen, dass sie unter dem 19. Juli d. J. einen VI. Nachtrag zum Erläuterungsbericht vom Oktober 1904 eingereicht hat. Darauf hat der Bevollmächtigte für Elsass-Lothringen die von den Regierungen der Uferstaaten benannten technischen Beamten zur Prüfung des Nachtrags VI und der früher eingereichten Vorschläge auf den 27. Juli d. Js. nach Freiburg eingeladen. Das Ergebnis der Prüfung der Kommission ist in der Niederschrift vom 31. Juli d. J. niedergelegt, welche nach Massgabe des erwähnten Beschlusses der Zentral-Kommission inzwischen bereits gedruckt und an die Bevollmächtigten verteilt worden ist und nunmehr ebenfalls diesem Protokoll angeschlossen werden soll (Anlage II). *)

Sämtliche Bevollmächtigte gaben in der heutigen Sitzung namens ihrer Regierungen die Erklärung ab, dass sie dem in der Niederschrift niedergelegten Gut-

*) In Lagemand nicht abgedruckt.

achten der technischen Beamten zustimmen. Der Bevollmächtigte für *Preussen* bemerkte dabei, von seiner Regierung werde angenommen, dass wie von ihm bereits in der Sitzung der Zentral-Kommission vom 15. Mai d. J. (Protokoll XIV Seite 6) zum Ausdruck gebracht worden sei, eine Schliessung des Abschlusswerkes während der Schiffahrtszeit untersagt werde. —

Im Laufe der Verhandlungen der technischen Beamten hatten die Vertreter der Unternehmung — wie aus der Niederschrift vom 31. Juli d. Js. (Anlage II) am Ende zu ersehen — erklärt, dass sie die Forderung, wonach die Unternehmung den maschinellen Schiffszug auf *dem ganzen Umgehungskanal* unentgeltlich zu besorgen hätte, nicht für berechtigt erachten. Die Kommission der technischen Beamten hatte sich dieser Anschauung angeschlossen und die erwähnte Forderung im Interesse der Schiffahrt nicht für geboten bezeichnet.

Die Bevollmächtigten erklärten sich in der heutigen Sitzung namens ihrer Regierungen damit einverstanden, dass die Forderung des unentgeltlichen maschinellen Schiffszugs *auf das Einbringen der Schiffe in die Schleuse und das Herausbringen aus dieser* beschränkt werde. —

Auf Grund der in der Zentral-Kommission gepflogenen Verhandlungen und der von den Regierungen getroffenen Entschliessungen ist nunmehr festzustellen, *dass der Errichtung des in Rede stehenden Wasserkraftwerks unterhalb Hüningen vom Standpunkt der Schiffahrt und Flösserei ein Bedenken nicht entgegensteht*, wenn die folgenden Grundsätze festgehalten und die nachstehend bezeichneten Voraussetzungen und Bedingungen erfüllt werden:

I. in *administrativer Beziehung*:

1. dass der vom Rhein abzuzweigende Kanal als Ersatzwasserstrasse für die betreffende Strecke des offenen Rheins in allen in der Rheinschiffahrtsakte geregelten Beziehungen als Teil des konventionellen Rheins zu behandeln sei;

2. dass demgemäss insbesondere Baden und Elsass-Lothringen die Verpflichtung haben, innerhalb ihres Gebietes die neue Ersatzwasserstrasse mit der Wehr- und Schleusenanlage stets in einem entsprechenden, der Schiffahrt dienenden Zustande zu erhalten und dafür zu sorgen, dass diese Anlagen entsprechend betrieben werden; dass ferner auch der Kanalbetrieb, soweit er den Schiffahrtsbetrieb berührt, der den Rheinuferstaaten nach der Rheinschiffahrtsakte eingeräumten Oberaufsicht unterstehe;

3. dass ohne Zustimmung der Rheinuferstaaten Veränderungen an der genehmigten Kanal- und Schleusenanlage, welche die Schiffahrt zu beeinflussen geeignet wären, nicht vorgenommen werden dürfen;

4. dass, falls infolge des Erlöschens oder Widerrufs der Genehmigung Baden und Elsass-Lothringen die Beseitigung der Wasserwerkanlage verlangen sollten, auch den übrigen Rheinuferstaaten das Recht zustehen solle, zu verlangen, dass nicht nur die andern Anlagen beseitigt werden, sondern dass auch der Hauptstrom in der entsprechenden Ausdehnung in einem dem heutigen mindestens gleichwertigen Zustand wieder hergestellt werde;

5. dass hinsichtlich der Frage der Zulässigkeit der Erhebung von Schiffahrtsabgaben die Ersatzwasserstrasse dem Hauptstrom völlig gleichstehe, und dass, weil dem anzulegenden Kanal in allen Beziehungen der Charakter einer solchen Ersatzwasserstrasse für den entsprechenden Teil des Hauptstroms zukomme, insbesondere auch aus Ziffer 2 A des Schlussprotokolls zu Artikel 3 der Rheinschiffahrtsakte

nicht etwa ein Recht auf Erhebung von Abgaben irgend welcher Art für die Benützung des Kanals und der Schleuseneinrichtungen abgeleitet werden könne.

6. dass die beiden die Anlage genehmigenden Rheinuferstaaten — Baden und Elsass-Lothringen — sich verpflichten:

A. in den Genehmigungsbescheid die Bedingung aufzunehmen, dass die Unternehmer gehalten sind:

a) sobald das Bedürfnis zur Verlängerung der Schiffahrtsschleuse als gegeben zu erachten ist, auf Aufforderung der Staatsbehörde die Schiffahrtsschleuse zu einer *Schleppzugs*schleuse von 170 m umzubauen,

b) den Vollzug dieser Auflage durch Hinterlegung von Wertpapieren oder in anderer Weise derart sicher zu stellen, dass erforderlichen Falls die Verlängerung der Schleuse ohne weiteres durch die Staatsbehörde selbst auf Kosten der Unternehmer ausgeführt werden kann,

c) im Falle die Auflage nicht binnen der gesetzten Frist erfüllt würde, die Ausführung durch die Staatsbehörde zu dulden und

B. sobald die in Buchstabe A *a*) bezeichnete Voraussetzung vorliegt, den Unternehmern die daselbst festgesetzte Auflage machen und im Falle sie dieser Auflage nicht binnen der festgesetzten Frist nachkommen (Buchstabe *c*) entweder die Verlängerung der Schiffahrtsschleuse oder im Falle des Erlöschens der Genehmigung die Beseitigung des Stauwehrs im offenen Rhein und die Wiederherstellung des früheren Zustandes (vgl. oben Ziffer 4) durch ihre Organe bewerkstelligen zu lassen, vorbehaltlich des Rückgriffs auf die Unternehmer wegen der Kosten;

7. dass ein Bedürfnis für den Umbau der Schiffahrtsschleuse in eine Schleppzugsschleuse von 170 m Lange dann als gegeben anzusehen sei, wenn unter Zugrundlegung der im letztvorausgegangenen Jahr ermittelten durchschnittlichen Schleusungszeit sich ergibt, dass mit der einfachen Schleuse bei den durch die Konzession genehmigten Einrichtungen der grösste Tagesverkehr in 16 Betriebsstunden nicht mehr bewältigt werden kann.

Hierbei gilt:

a) als mittlere Schleusungszeit jeder einzelnen Schleusung die im ordnungsmässigen Betrieb durchschnittlich festgestellte,

b) als grösster Tagesverkehr die Zahl der Schiffe, die sich als Durchschnitt aus der verkehrsreichsten fünftägigen Periode ergibt.

Die vorstehenden Bedingungen sollen nicht als erfüllt gelten, wenn die unter Buchstabe *b* bezeichnete Zahl von Schiffen nachweislich das Ergebnis einer Verkehrssteigerung darstellt, welche zu dem Zwecke, eine Verlängerung der Schleuse möglichst bald zu erreichen, hervorgerufen wurde;

8. dass der Schiffahrt Schutz zu gewähren sei gegen die vom Turbinenbetrieb zu besorgenden Unregelmässigkeiten in der Wasserzuführung und dass demgemäss die die Genehmigung erteilenden Staaten die Regelung und Beaufsichtigung der Wasserstände im Interesse der Schiffahrt gegenüber dem Unternehmer sich vorzubehalten hätten;

9. dass die Unternehmer nicht allein die Bedienung der Schleuse, sondern gegebenenfalls auch die Beleuchtung des Umgehungskanals sowie den maschinellen Schiffszug für das Einbringen der Schiffe in die Schleuse und das Wiederherausbringen aus dieser unentgeltlich bereit zu stellen haben;

II. in *technischer Beziehung* sind den Unternehmern diejenigen Bedingungen

aufzuerlegen, welche in der Niederschrift der technischen Beamten der Uferstaaten vom 20. Dezember 1906 (Anlage IV zu Protokoll I der II. ausserordentlichen Sitzung der Zentral-Kommission von 1906), abgeändert und ergänzt durch die Niederschrift vom 31. Juli 1909 (Anlage II zu dem gegenwärtigen Protokoll) niedergelegt sind.

BESCHLUSS.

1. Die Zentral-Kommission stellt fest, dass der Errichtung des in Rede stehenden Wasserkraftwerks unterhalb Hüningen unter den in vorstehendem Protokoll unter I und II zusammengestellten Voraussetzungen und Bedingungen vom Standpunkt der Schiffahrt und Flösserei ein Bedenken nicht entgegensteht.

2. Die Bevollmächtigten für Baden und Elsass-Lothringen werden ersucht, den übrigen Bevollmächtigten die Erklärungen ihrer Regierungen wegen der von diesen nach vorstehendem Protokoll zu übernehmenden Verpflichtungen im Schriftwege mitzuteilen.

VON TRAUT, *Vorsitzender*. WIENER. Freiherr VON HIRSCHBERG. IMROTH. LEEMANS. FRANKE.

Mannheim, den 7. Mai 1910. Protokoll V.

Unter Bezugnahme auf Ziffer 2 des Beschlusses der Zentral-Kommission vom 14. September 1909 (Protokoll No. XXIII der ordentlichen Sitzung von 1909) hat der Bevollmächtigte für *Elsass-Lothringen* unterm 18. Oktober 1909 und der Bevollmächtigte für *Baden* unterm 14. Dezember desselben Jahres die Erklärung abgegeben, dass ihre Regierungen bereit seien, die in dem angeführten Protokoll ihren Regierungen angesonnenen Verpflichtungen zu übernehmen.

Damit ist diese Angelegenheit für die Zentral-Kommission erledigt.

v. TRAUT. *Vorsitzender*. WIENER. Frhr. v. HIRSCHBERG. IMROTH. v. EYSINGA. v. BARTSCH.

638. **17 Mai 1910,** PREUSSISCHE POLIZEIVERORDNUNG BETR. REGELUNG DES SCHIFFSVERKEHRS UND FLOSSVERKEHRS DURCH DIE SCHIFFBRÜCKE ZU WESEL. A. Bl. Düsseldorf 1910 Stück 30 S. 353.

639. **1911,** ABÄNDERUNG DER ARTT. 31—41*a* DER POLIZEIORDNUNG VON 1897. Baden 14 Juli 1911 G. u. V. Bl. 1911 Nr. XXIX S. 329, Bayern 11 August 1911 G. u. V. Bl. 1911 Nr. 55 S. 1026, Elsass-Lothringen 25 Juli 1911 Zentr. u. B. Amtsbl. 1911 Nr. 31 S. 110, Hessen 1 Juli 1911 Reg. Bl. 1911 Nr. 15, Niederland 1 November 1911 Staatsblad 1911 Nr. 329, Preussen 16 Juni 1911 A. Bl. Coblenz 1911 Nr. 38 S. 216.

VORSCHRIFTEN ÜBER BAU, BEMANNUNG, AUSRÜSTUNG UND UNTERSUCHUNG DER FLÖSZE.

1) *Bezeichnung, Breite und Länge der Flösze.*

§31. 1) Jedes Flosz hat in der Höhe von mindestens 3 m über seiner Oberfläche zwei parallel mit der Längenachse übereinander fest angebrachte weisze Tafeln

VOORSCHRIFTEN OMTRENT BOUW, BEMANNING, UITRUSTING EN ONDERZOEK VAN DE VLOTTEN.

1. *Aanduiding, breedte en lengte van de vlotten.*

§ 31. 1°. Elk vlot moet ter hoogte van ten minste 3 M. boven de oppervlakte twee evenwijdig aan de lengteas boven elkander vast aangebrachte witte bor-

zu führen, von welchen die obere in Rot die Anfangsbuchstaben der Vornamen, den Familiennamen und den Wohnort des Floszbesitzers, die untere in Schwarz die gleichen Angaben in betreff des Floszführers in lateinischen Schriftzügen von mindestens 30 cm Höhe und 5 cm Breite zu enthalten hat, und zwar auf beiden Seiten der Tafeln.

2) Die Breite der den Rhein befahrenden Flösze darf auf der Stromstrecke

von Basel bis Kehl	6 m
„ Kehl bis Steinmauern (Murgmündung)	17 m
„ Steinmauern bis Germersheim	27 m
„ Germersheim bis Mannheim	36 m
„ Mannheim bis Millingen	63 m
„ Millingen abwärts	47 m

nicht übersteigen.

Auszerdem wird die Länge der Flösze für die Stromstrecke

von Basel bis Kehl auf „.....	27 m
„ Kehl bis Steinmauern auf	90 m
„ Steinmauern abwärts auf	220 m

beschränkt, wobei die Ruder nicht miteingerechnet werden.

3) An den Längenseiten der Flösze dürfen einzelne Floszteile oder andere für Schiffe, Brücken usw. hinderliche Gegenstände nicht hervorragen.

4) Bei Wasserständen von 1,0 m bis 0,20 m am Mainzer Pegel ist für die Strecke Rüdesheim—Camp die Breite der Flösze auf 56 m und bei einem Wasserstande unter 0,20 m am Mainzer Pegel für die gleiche Strecke auf 47 m beschränkt.

2) *Bemannung, Ausrüstung und Gewicht der Flösze im allgemeinen.*

§ 32. 1) Jedes Flosz aus weichem Holz musz auf je 500 qm seines Flächeninhalts, jedes Flosz aus hartem Holz auf je 250 qm,

den voeren, waarvan op het *bovenste* in rood de eerste letters der voornamen, de geslachtsnaam en de woonplaats van den eigenaar van het vlot, en op het *onderste* in zwart dezelfde opgaven betrekkelijk den vlotvoerder in Latijnsche letters van ten minste 30 c.M. hoogte en 5 c.M. breedte, moeten zijn vermeld en wel op de beide vlakken der borden.

2°. De breedte van de vlotten die den Rijn bevaren mag niet te boven gaan op het riviervak:

van *Bazel* tot *Kehl*	6 M.;
„ *Kehl* tot *Steinmauern* (mond van den *Murg*) ..	17 „
„ *Steinmauern* tot *Germersheim*	27 „
„ *Germersheim* tot *Mannheim*	36 „
„ *Mannheim* tot *Millingen* .	63 „
beneden *Millingen*	47 „

Bovendien is de lengte der vlotten beperkt voor het riviervak:

van *Bazel* tot *Kehl* ..... tot	27 M.;
„ *Kehl* tot *Steinmauern* „	90 „
beneden *Steinmauern* ... tot	220 „

waarbij de roeren niet medegerekend worden.

3°. Aan de zijkanten van de vlotten mogen geen deelen van het vlot of andere voor de schepen, bruggen, enz. hinderlijke voorwerpen uitsteken.

4°. Bij waterstanden van 1 tot 0.20 M. aan de peilschaal te *Mainz* is voor het vak *Rüdesheim-Camp* de breedte der vlotten tot 56 M. en bij eenen waterstand beneden 0.20 M. aan de peilschaal te *Mainz* voor hetzelfde vak tot 47 M. beperkt.

2. *Bemanning, uitrusting en gewicht van de vlotten in het algemeen.*

§ 32. 1°. Elk vlot van zacht hout moet voor elke 500 M². zijner oppervlakte, elk vlot van hard hout voor elke 250 M². oppervlakte bemand zijn:

a. bei einer einfachen Lage mit 1 Mann,

b. bei einer doppelten Lage mit 2 Mann,

c. bei einer dreifachen Lage mit 3 Mann

besetzt sein. Bruchteile von 0,5 m. und darüber sind bei der Berechnung der Mannschaftszahl nach oben abzurunden, Bruchteile unter 0,5 nicht zu berücksichtigen.

Die Wahrschauer werden nicht mitgezählt.

Als hartes Holz gilt hierbei Eichen-, Buchen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birnen- und Apfelholz, als weiches dagegen, Erlen-, Fichten-, Tannen-, Kiefern-, Lärchen-, sowie anderes harziges Holz.

2) Kein Flosz darf mit weniger als 3 Mann, den Floszführer eingerechnet, bemannt sein. Im Nahverkehr — weniger wie 50 km — genügen für kleinere Flösze mit einer Fläche bis zu 1000 qm, wenn sie aus weichem Holz bestehen, 2 Mann, den Führer eingerechnet.

3) Flösze, deren Pflichtbemannung nach Ziffer 1 mehr als 3 Mann beträgt, müssen mit den in der Beilage bezeichneten Gegenständen ausgerüstet sein.

4) Zur Feststellung des im Floszschein (Artikel 25 der revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868) anzugebenden Gewichts der Flösze wird das Kubikmeter hartes Holz (vergl. Ziffer 1) gleich 16 Zentner (0,80 Tonnen) und das Kubikmeter weiches Holz (vgl. Ziffer 1) gleich 12 Zentner (0,60 Tonnen) gerechnet.

5) Bei der Bemannung nach Ziffer 1*a* darf kein Flosz mehr Oberlast führen als 15 % der Gesamtstammzahl des Floszes bei Meszholz und 30 % bei Kleinholz, Boden und Pfählen. Führt ein Flosz Mesz- und Kleinholz usw. gleichzeitig

a. wanneer het uit één laag bestaat, met 1 man,

b. wanneer het uit twee lagen bestaat, met 2 man,

c. wanneer het uit drie lagen bestaat, met 3 man.

Gedeelten von 0.5 man en daarboven worden bij de berekening van het aantal der bemanning naar boven afgerond; gedeelten onder 0.5 worden verwaarloosd. De waarschuwers worden niet medegeteld.

Als *hard* hout geldt hierbij eiken-, beuken-, olmen-, esschen-, kersen-, peren- en appelhout, als *zacht* daarentegen populieren-, elzen-, vuren-, dennen-, pijnboomen-, lorkehout, alsmede andere harsachtige houtsoorten.

2°. Geen vlot mag met minder dan 3 man, den vlotvoerder inbegrepen, bemand zijn. Bij verkeer over kleine afstanden — minder dan 50 K.M. — kan voor kleine vlotten van ten hoogste 1000 M². oppervlakte, wanneer zij uit zacht hout bestaan, volstaan worden met twee man, de vlotvoerder inbegrepen.

3°. Vlotten, van welke de verplichte bemanning volgens 1°. meer dan 4 man bedraagt, moeten uitgerust zijn met het materieel vermeld in de bijlage.

4°. Ter bepaling van het in de vlotverklaring (art. 25 van de herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868) op te geven gewicht van de vlotten, wordt de kubieke meter hard hout (vergelijk 1°.) tegen 16 centenaars (0.80 ton) en de kubieke meter zacht hout (vergelijk 1°.) tegen 12 centenaars (0.60 ton) berekend.

5°. Bij eene bemanning naar cijfer 1*a* mag een vlot niet meer bovenlast voeren dan 15 % van het gezamenlijk aantal stammen van het vlot bij raamhout en 30 % bij kleinhout, binten en palen. Voert een vlot gelijktijdig raam- en

als Oberlast, so darf die Oberlast nur 25 % der Gesamtstammzahl des Floszes betragen. Weitere Oberlast erfordert eine Vermehrung der Bemannung nach Ziffer 1 *b* und *c*.

3) *Ausnahmebestimmungen bezüglich der Bemannung und der Ausrüstung der Flösze oberhalb Mannheim.*

§ 33. Die Bestimmungen des § 32 finden auf den Betrieb der Flözerei auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim keine Anwendung. Sie treten für Flösze, welche, auf dieser Stromstrecke kommend, Mannheim passieren, dergestalt in Wirksamkeit, dasz Mannheim als Ort der Abfahrt solcher Flösze angesehen wird.

Dagegen wird vorgeschrieben:

1) Auf der Stromstrecke von Kehl bis Steinmauern müssen auf Flöszen bis zu 12 Mann Besatzung ein Seil, auf grösseren Flöszen zwei Seile von je mindestens 40 m Länge, auf der Stromstrecke von Steinmauern bis Mannheim auf jedem Flosz ein groszes Seil von 160 bis 180 m Länge und ein Beiseil von 15 bis 20 m Länge vorhanden sein.

2) Auf der Stromstrecke zwischen Kehl und Steinmauern musz jedes Flosz mindestens mit je 1 Mann auf 15 Kubikmeter Inhalt der eingebundenen Hölzer bemannt sein.

3) Auf der Stromstrecke von Steinmauern bis Germersheim hat die Bemannung der Flösze mindestens zu bestehen:

a. bei Rundholzflöszen von leichteren Hölzern aus je 1 Mann auf 15 Kubikmeter Inhalt, von schwereren Hölzern aus je 1 Mann auf 20 Kubikmeter Inhalt;

b. bei Flöszen aus geschnittenen Waren: bis zu 180 Kubikmeter Inhalt aus je 1 Mann auf 20 Kubikmeter Inhalt, bei 180 bis 300 Kubikmeter Inhalt aus je 1 Mann auf 25 Kubikmeter Inhalt,

kleinhout enz. als bovenlast, dan mag die bovenlast slechts 25 % van het gezamenlijk aantal stammen bedragen. Meerdere bovenlast vereischt eene vermeerdering der bemanning volgens 1°. *b* en *c*.

3. Uitzonderingsbepalingen betreffende de bemanning en de uitrusting van de vlotten boven Mannheim.

§ 33. De bepalingen in § 32 zijn niet van toepassing op de uitoefening van de vlotvaart op het riviervak *boven Mannheim*. Zij treden voor vlotten, welke van dit riviervak komende *Mannheim* voorbijvaren, zoodanig in werking, dat *Mannheim* als punt van afvaart voor deze vlotten wordt beschouwd.

Daarentegen wordt voorgeschreven:

1°. Op het riviervak van *Kehl* tot *Steinmauern* moeten op vlotten met eene bemanning tot 12 man één kabel, op grootere vlotten twee kabels, elk van ten minste 40 M. lengte, op het riviervak van *Steinmauern* tot *Mannheim* op elk vlot een groote kabel van 160 tot 180 M. lengte en een hulpkabel van 15 tot 20 M. lengte aanwezig zijn.

2°. Op het riviervak tusschen *Kehl* en *Steinmauern* moet elk vlot ten minste met één man per 15 kubiek meter inhoud van de aangekoppelde houtmassa bemand zijn.

3°. Op het riviervak van *Steinmauern* tot *Germersheim* moet de bemanning van de vlotten ten minste bestaan:

a. bij vlotten van onbezaagd hout:

van lichtere houtsoorten uit 1 man voor elke 15 kubiek meter inhoud;

van zware houtsoorten uit 1 man voor elke 20 kubiek meter inhoud;

b. bij vlotten van bezaagd hout:

tot 180 kubiek meter inhoud, uit 1 man voor elke 20 kubiek meter inhoud;

van 180 tot 300 kubiek meter inhoud, uit 1 man voor elke 25 kubiek meter in

von über 300 Kubikmeter Inhalt aus je 1 Mann auf 30 Kubikmeter Inhalt.

4) Auf der Stromstrecke von Germersheim bis Mannheim kann diese Bemannung überall um ein Viertel gemindert werden.

5) Auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim müssen die kleinen Flösze, welche bis zu 30 m lang, 4,5 m breit und steif gebaut sind, mindestens mit drei Flöszern, den Führer eingerechnet, bemannt sein.

4) *Vorschriften für geschleppte Flösze.*

§ 34. Für Flösze, welche von Dampfschiffen oder anderen Schiffen mit eigener Triebkraft geschleppt werden, genügen auf der Stromstrecke zwischen Mannheim und Bingen die Hälfte, von Bingen bis St. Goar drei Vierte und von St. Goar bis Wesel zwei Drittel, unterhalb Wesel ein Drittel der Pflichtbemannung nach § 32 Ziffer 1, vorausgesetzt, dasz das Schleppschiff die nachstehend angegebene Maschinenkraft besitzt:

a. bei Flöszen, deren Pflichtbemannung nicht mehr als 30 Mann beträgt, mindestens 25 effektive Pferdestärken;

b. bei Flöszen, deren Pflichtbemannung über 30 Mann beträgt, mindestens 35 effektive Pferdestärken.

Für Flösze, welche an beiden Enden durch je ein Dampfschiff oder ein anderes Schiff mit eigener Triebkraft bugsiert werden, genügen bei einer Floszbreite bis zu 50 m 8 Mann, bei über 50 m 10 Mann als Pflichtbemannung. Für die Steuerung des hinteren (oberen) Floszendes genügt ein Dampschiff von mindestens 15 effektiven Pferdestärken.

houd;

van meer dan 300 kubiek meter inhoud uit 1 man voor elke 30 kubiek meter inhoud.

4°. Op het riviervak van *Germersheim* tot *Mannheim* mag deze bemanning overal met een vierde verminderd worden.

5°. Op het riviervak boven *Mannheim* moeten de kleine vlotten, die tot 30 M. lang, 4.5 M. breed en stevig gebouwd zijn, met ten minste drie man, de vlotvoerder daaronder begrepen, bemand zijn.

4. *Voorschriften voor gesleepte vlotten.*

§ 34. Voor vlotten, die door stoombooten of door andere schepen met eigen beweegkracht gesleept worden, is op het riviervak tusschen *Mannheim* en *Bingen* de helft, van *Bingen* tot *St. Goar* drie vierden en van *St. Goar* tot *Wezel* twee derden, beneden *Wezel* een derde der verplichte bemanning volgens § 32, 1°, voldoende, mits de sleepboot de volgende kracht der machine bezitte:

a. bij vlotten, van welke de verplichte bemanning niet meer dan 30 man bedraagt, ten minste 25 effectieve paardekrachten;

b. bij vlotten, van welke de verplichte bemanning meer dan 30 man bedraagt, ten minste 35 effectieve paardekrachten.

Voor vlotten, welke aan beide einden, hetzij door eene stoomboot of door een ander vaartuig met eigen beweegkracht geboegseerd worden, zijn bij eene vlotbreedte tot 50 M. 8 man, bij meer dan 50 M. 10 man als verplichte bemanning voldoende. Voor het besturen van het achter- (boven) einde van het vlot kan met eene stoomboot van ten minste 15 effectieve paardekrachten worden volstaan.

5) *Wahrschau der Flösze.*

§ 35. 1) Die Floszführer sind verpflichtet, ihrem Flosz einen Wahrschaunachen vorauszuschicken. Der Nachen soll wenigstens $^3/_4$ Stunden und höchstens $1^1/_2$ Stunden vor dem Flosz vorausfahren. Er darf einem zu Tal fahrenden Schiff oder Flosz nicht angehängt werden.

2) Wird das Flosz durch ein Dampfschiff oder durch ein Schiff mit eigener Triebkraft geschleppt, so soll der Wahrschaunachen eine aus 16 rot und weisz, sonst eine aus rot und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

3) Den Namen des Nachenführers hat der Floszführer auf dem Floszschein zu vermerken oder der ersten Hafenpolizeibehörde, welche das Flosz erreicht, zur Eintragung in den Floszschein zu bezeichnen.

4) Wird die Weiterfahrt des Floszes durch unvorhergesehene Umstände verhindert, so hat der Floszführer sofort einen zweiten Wahrschauer abzusenden, welcher die Beteiligten benachrichtigt, dasz das Flosz nicht eintreffen werde.

5) Die Verpflichtung, einen Wahrschauer vorauszusenden, fällt weg:

a. auf der Stromstrecke oberhabl Mannheim bei Flöszen, welche bis zu 30 Meter lang, 4,5 Meter breit und steif gebaut sind;

b. auf den Stromstrecken unterhalb Mannheim bei Flöszen, deren Pflichtbemannung nicht über 5 Mann und bei geschleppten Flöszen, deren Pflichtbemannung nicht über 8 Mann beträgt.

Die Führer solcher Flösze sind aber gehalten, die vorgeschriebene Flagge auf dem Flosz selbst aufzustecken.

6) *Ersatz der Wahrschau durch elektrische Meldung auf der Stromstrecke Kehl bis Steinmauern.*

§ 36. 1) Auf der Rheinstrecke zwi-

5. *Waarschuwers van de vlotten.*

§ 35. 1°. De vlotvoerders zijn verplicht, om hun vlot te doen voorafgaan door een schuitje met een waarschuwer. Het schuitje moet ten minste $^3/_4$ uur en ten hoogste $1^1/_2$ uur voor het vlot uitvaren. Het mag niet aan een stroomafwaartsvarend schip of vlot bevestigd worden.

2°. Wordt het vlot door eene stoomboot of door een schip met eigen beweegkracht gesleept, dan moet het waarschuwingsschuitje een vlag voeren bestaande uit zestien ruiten, afwisselend rood en wit, in de overige gevallen afwisselend rood en zwart.

3°. De vlotvoerder moet in de vlotverklaring den naam van den schipper van het schuitje aanteekenen of dien aan de politie van de eerste haven, waar het vlot aankomt, ter vermelding in de vlotverklaring opgeven.

4°. Indien het vlot door eenige onvoorziene omstandigheid niet kan doorvaren, moet de vlotvoerder terstond een tweeden waarschuwer zenden, die de belanghebbenden verwittigt, dat het vlot niet zal komen.

5°. De verplichting om een waarschuwer vooruit te zenden, vervalt:

a. op het riviervak boven *Mannheim* voor vlotten, welke tot 30 M. lang, 4.5 M. breed en stevig gebouwd zijn;

b. op de riviervakken beneden *Mannheim* voor vlotten, waarvan de verplichte bemanning niet meer dan 5 man en voor gesleepte vlotten, waarvan de verplichte bemanning niet meer dan 8 man bedraagt.

De voerders van zoodanige vlotten zijn echter gehouden, om de voorgeschreven vlag op het vlot zelf te voeren.

6. *Vervanging van den waarschuwer door electrische aankondiging op het riviervak van* Kehl *tot* Steinmauern.

§ 36. 1°. Op het gedeelte van den *Rijn*

schen Kehl und Steinmauern sind die Floszführer von der Verpflichtung, einen Wahrschaunachen vorauszusenden, entbunden, wenn sie sich zum Wahrschauen der Flösze der daselbst entlang des Rheines bestehenden Signalvorrichtung bedienen.

Sobald ein Flosz an einer der Schiffbrücken bei Freistett-Offendorf, Greffern-Drusenheim oder Plittersdorf-Selz durch den Telegraphen angemeldet ist, wird auf der Schiffbrücke zunächst des rechtsseitigen Ufers die im § 35 vorgeschriebene Wahrschauflagge aufgehiszt und erst wieder eingezogen, wenn das Flosz die Brücke durchfahren hat.

Unter gleicher Voraussetzung kann bei einer etwaigen Weiterführung der obengenannten Signaleinrichtung von Plittersdorf rheinabwärts auch hier das Wahrschauen der Flösze mittelst des Telegraphen stattfinden.

2) Wenn die Floszführer die Signaleinrichtung nicht benutzen wollen, oder bei etwaiger Störung in der Leitung der letzteren, hat die Wahrschau in der im § 35 vorgeschriebenen Weise zu geschehen. Doch wird den Floszführern gestattet, statt eines Nachens sich eines sogenannten Floszbodens, aus Holzstämmen oder Brettern bestehend, für die Wahrschau zu bedienen.

7) *Untersuchung der Flösze.*

§ 37. 1) Flösze, deren Pflichtbemannung über 4 Mann beträgt, werden, bevor sie ihre Reise antreten und, wenn sie auf einem Nebenflusz gebaut sind, bevor sie ihre Reise auf dem Rhein fortsetzen, einer Untersuchung unterworfen, welche sich auf ihre Konstruktion und die Festigkeit ihrer Verbindung, sowie auf das Vorhandensein der vorgeschriebenen Bemannung und der nach Inhalt der Beilage zu § 32 Ziffer 3 erforderli-

tusschen *Kehl* en *Steinmauern* zijn de vlotvoerders ontheven van de verplichting, om een waarschuwingsschuitje vooruit te zenden, wanneer zij tot waarschuwing der vlotten van de aldaar langs den *Rijn* aangebrachte electrische seininrichting gebruik maken.

Zoodra de aanstaande komst van een vlot aan een van de schipbruggen bij *Freistett-Offendorf*, *Greffern-Drusenheim* of *Plittersdorf-Selz* door de telegraaf is aangekondigd, wordt op de schipbrug nabij den rechter oever de in § 35 voorgeschreven waarschuwingsvlag geheschen en eerst wanneer het vlot door de brug gevaren is weder ingehaald.

Onder gelijk voorbehoud kan bij mogelijke uitbreiding van de bovengenoemde seininrichting van *Plittersdorf* Rijnafwaarts ook hier het waarschuwen van de vlotten door middel van de telegraaf geschieden.

2°. Wanneer de vlotvoerders geen gebruik van de seininrichting willen maken, of wel bij mogelijke storing in de geleiding daarvan, moet het waarschuwen op de in § 35 voorgeschreven wijze geschieden. Echter is het aan de vlotvoerders toegestaan, om zich, in plaats van eene schuit van een zoogenaamd vaarvlotje, uit boomstammen of planken bestaande, voor de waarschuwing te bedienen.

7. *Onderzoek van de vlotten.*

§ 37. 1°. Vlotten, waarvan de verplichte bemanning meer dan 4 man bedraagt, worden, voor hun vertrek en, wanneer zij op eene zijrivier gebouwd zijn, voor dat zij de reis op den *Rijn* voortzetten, aan een onderzoek onderworpen, hetwelk loopt over hunne samenstelling en de hechtheid hunner verbindingen, zoomede over de aanwezigheid van de voorgeschreven bemanning en van het overeenkomstig den inhoud van de bijlage

chen Ausrüstungsgegenstände erstreckt.

Die Bestimmung findet keine Anwendung auf Flösze, welche aus dem Main kommend in die Häfen von Mainz, Schierstein, Frei-Weinheim, Rüdesheim oder Bingen verbracht werden.

2) Die Untersuchung wird von den hiermit beauftragten Beamten oder von Sachverständigen vorgenommen, welche zu diesem Zweck eidlich verpflichtet sind.

3) Der Floszführer hat vor der Abfahrt des Floszes die Untersuchung desselben bei der zuständigen Behörde zu beantragen. Letztere hat dafür zu sorgen, dasz die Untersuchung sobald als tunlich, jedenfalls aber innerhalb der auf den Empfang der Anzeige folgenden nächsten 24 Stunden vorgenommen werde.

4) Die Orte, an welchen die Untersuchung erfolgen kann, die Personen, welchen dieselbe übertragen, und die Behörde, bei welcher dieselbe nachzusuchen ist, werden öffentlich bekanntgemacht.

5) Flösze, welche an Orten gebaut werden, wo die vorgeschriebene Untersuchung nicht erfolgen kann, sind an dem nächsten unterhalb gelegenen und zu Floszuntersuchungen bestimmten Ort der Untersuchung zu unterwerfen.

6) Die Bestimmungen unter Ziffer 1—5 finden auf den Betrieb der Flößerei auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim keine Anwendung.

Die Handhabung der Aufsicht über Beobachtung der in dem § 31 Ziffer 2 und 3 sowie in dem § 33 für die Stromstrecke oberhalb Mannheim gegebenen Vorschriften steht den Brückenmeistern zu.

7) Für Flösze, welche Mannheim von oberhalb kommend passieren, finden die Bestimmungen unter Ziffer 1—5

van § 32, 3°, gevorderde uitrustingsmaterieel.

Deze bepaling is niet van toepassing op vlotten, welke, uit de *Main* komende, gebracht worden in de havens van *Mainz, Schierstein, Frei-Weinheim, Rüdesheim* of *Bingen*.

2°. Het onderzoek geschiedt door de hiermede belaste ambtenaren of door deskundigen, die voor dit doel beëedigd zijn.

3°. De vlotvoerder moet voor het vertrek van het vlot het onderzoek daarvan aanvragen bij de bevoegde autoriteit. Laatstgenoemde moet er voor zorgen, dat het onderzoek zoo spoedig mogelijk, en in elk geval binnen de op de ontvangst der aanvraag volgende eerste 24 uren geschiedt.

4°. De plaatsen, waar het onderzoek kan geschieden, de personen, die daarmede zijn belast en de autoriteiten, bij wie het moet worden aangevraagd, worden openlijk bekend gemaakt.

5°. Vlotten, die op plaatsen gebouwd worden, waar het voorgeschreven onderzoek niet kan plaats hebben, moeten op de stroomafwaarts meest nabijgelegen plaats, die voor het onderzoek van vlotten is aangewezen, aan het onderzoek worden onderworpen.

6°. De bepalingen van 1° tot 5° zijn niet van toepassing op de vlotvaart op het riviervak boven *Mannheim*.

De brugwachters zijn bevoegd tot het uitoefenen van toezicht op de naleving van de in § 31, 2° en 3°, en § 33 voor het riviervak boven *Mannheim* gegeven voorschriften.

7°. Voor vlotten, welke van boven komende Mannheim voorbijvaren, treden de bepalingen van 1° tot 5° zoodanig in

dergestalt Anwendung, dasz Mannheim als Ort der Abfahrt angesehen wird.

8) *Vermerk auf dem Floszschein.*

§ 38. Gibt die Untersuchung zu Ausstellungen keine Veranlassung, so wird das Ergebnis von den mit der Untersuchung beauftragten Personen in den „Angaben für die Floszabfertigung" vermerkt, welche auf Seite 3 und 4 des gemäsz Artikel 25 der Rheinschiffahrtsakte zu führenden Floszscheins einzutragen sind. Die Form der Eintragung ist aus der Beilage ersichtlich. Floszführern, auf deren Floszscheinen ein solcher Vermerk nicht vorhanden ist, wird die Abfahrt nicht gestattet.

9) *Änderungen im Floszbestand.*

§ 39. Die Bestimmungen in den §§ 37 und 38 finden auch in dem Fall Anwendung, wenn das Flosz während seiner Reise

a eine Vergröszerung erfährt, welche nach Inhalt der Beilage zu § 32 Ziffer 3 eine Vermehrung der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände bedingt, oder

b. verkleinert wird und der Floszführer infolgedessen eine Verminderung der Ausrüstungsgegenstände vornehmen will.

Erfolgen diese Veränderungen des Floszes an einem Ort, wo die Untersuchung nicht vorgenommen werden kann, so ist dieselbe von dem Floszführer sogleich bei seiner Ankunft an dem nächsten zu Floszuntersuchungen bestimmten Ort bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

10) *Befugnisse der Behörden und Beamten.*

§ 40. Die Schiffahrts- und Hafenpolizeibehörden, die Brückenmeister und

werking, dat *Mannheim* als punt van afvaart wordt beschouwd.

8. Aanteekening op de vlotverklaring.

§ 38. Geeft het onderzoek geen aanleiding tot aanmerkingen, dan wordt de uitslag, door de met het onderzoek belaste personen aangeteekend in de „aangiften voor de vlotverklaring (Angaben für die Flossabfertigung)", welke op bladzijde 3 en 4 der overeenkomstig artikel 25 van de Rijnvaartakte te voeren vlotverklaring opgenomen moeten worden. De vorm dezer aanteekening blijkt uit de bijlage. Aan vlotvoerders, op wier vlotverklaring zoodanige aanteekening ontbreekt, wordt de afvaart niet toegestaan.

9. Veranderingen in den toestand van het vlot.

§ 39. De bepalingen van de §§ 37 en 38 zijn mede van toepassing voor het geval, dat een vlot gedurende de reis:

a. eene vergrooting ondergaat, die overeenkomstig den inhoud van de bijlage van § 32, 3°, vermeerdering van het voorhanden zijnde uitrustingsmaterieel vereischt; of

b. verkleind wordt en de vlotvoerder dientengevolge eene vermindering in het voorhanden zijnde uitrustingsmaterieel wil brengen.

Geschieden deze veranderingen van het vlot op eene plaats, waar het onderzoek niet kan plaats hebben, dan moet dit door den vlotvoerder dadelijk bij zijne aankomst op de naaste voor het onderzoek van vlotten aangewezen plaats aan de bevoegde autoriteiten worden aangevraagd.

10. Bevoegdheid van de autoriteiten en ambtenaren.

§ 40. De autoriteiten der scheepvaart- en havenpolitie, de brugwachters en alle

alle mit Ausübung der Strompolizei beauftragten Beamten sind befugt, sich davon Überzeugung zu verschaffen, dasz die nach den §§ 32 bis 34 erforderlichen Mannschaften und Ausrüstungsgegenstände auf dem Flosz vorhanden sind, und bei nicht vorschriftsmäsziger Bemannung oder Ausrüstung der Flösze die Beilegung der letzteren an der nächsten Landungsstelle anzuordnen. Die Fahrt darf erst nach erfolgter Vervollständigung der Mannschaft, beziehungsweise der Ausrüstung fortgesetzt werden.

11) *Gebührenfreiheit.*

§ 41. Für die in Gemäszheit der §§ 37, 39 und 40 vorzunehmenden Untersuchungen ist eine Gebühr nicht zu entrichten.

12) *Bergflösze.*

§ 41 *a*. Die Bestimmungen in §§ 31 bis 41 beziehen sich nur auf Talflösze; für Bergflösze finden die Bestimmungen für Schleppzüge sinngemäsze Anwendung.

Beilage zu § 32 Ziffer 3 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnuug.

Verzeichnis der erforderlichen Ausrüstungsgegenstände.

Für Flösze, deren Pflichtbemannung nach § 32 Ziffer 1 beträgt	Groszer Nachen	Kleiner Nachen	Grosze Seile	Kleine Seile	Anker	Ketten oder Drahtseile
4 bis 8 Mann	—	1	—	2	2	—
9 „ 12 „	1	—	1	1	4	2
13 „ 16 „	2	—	2	1	6	3
17 „ 20 „	2	—	2	2	8	4
21 „ 25 „	2	—	2	2	9	5
26 „ 30 „	3	—	3	2	10	6
31 „ 40 „	3	1	4	2	12	6
41 „ 45 „	3	1	4	3	12	6
über 45 „	4	2	4	3	12	6

ambtenaren belast met het politietoezicht over de rivier, zijn bevoegd om zich er van te overtuigen, dat de volgens de §§ 32 tot 34 gevorderde bemanning en het uitrustingsmaterieel op het vlot aanwezig zijn, en om, indien de bemanning of de uitrusting der vlotten niet overeenkomstig de voorschriften aanwezig zijn, te bevelen dat het vlot op de naaste ligplaats zal bijleggen. De reis mag alsdan eerst na het aanvullen van de bemanning en zoo ook van de uitrusting voortgezet worden.

11. Vrijdom van rechten.

§ 41. Voor het overeenkomstig de §§ 37, 39 en 40 te verrichten onderzoek is geen recht verschuldigd.

12. Opgaande vlotten.

§ 41*a*. De bepalingen in §§ 31—41 hebben alleen betrekking op afvarende vlotten; voor opvarende vlotten zijn de bepalingen voor sleeptreinen, voor zoover doenlijk, van toepassing.

Bijlage van § 32, 3°, van het reglement van politie voor de scheepvaart en de vlotvaart op den Rijn.

Omschrijving van het vereischte uitrustingsmaterieel.

Voor vlotten waarvan de verplichte bemanning volgens § 31, 1°, bedraagt:	Groote ankerschuiten.	Kleine ankerschuiten.	Groote kabels.	Kleine kabels.	Ankers.	Kettingen of draadkabels.
4 tot 8 man	—	1	—	2	2	—
9 „ 12 „	1	—	1	1	4	2
13 „ 16 „	2	—	2	1	6	3
17 „ 20 „	2	—	2	2	8	4
21 „ 25 „	2	—	2	2	9	5
26 „ 30 „	3	—	3	2	10	6
31 „ 40 „	3	1	4	2	12	6
41 „ 45 „	3	1	4	3	12	6
meer d. 45 m.	4	2	4	3	12	6

Bemerkungen.

1) Unter groszen Nachen werden Nachen von 50 bis 60 Zentner (2,5 bis 3 Tonnen), unter kleinen Nachen solche von 30 bis 35 Zentner (1,50 bis 1,75 Tonnen) Tragfähigkeit verstanden.

2) Flösze, deren Pflichtbemannung nicht mehr als 6 Mann beträgt, dürfen statt des kleinen Nachens ein Dreibord von 8 m Länge und 1 bis 1,4 m oberer Breite führen.

3) Der Wahrschaunachen ist unter den in vorstehendem Verzeichnis aufgeführten Nachen nicht einbegriffen.

Beilage zu § 38 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

Angaben für die Floszabfertigung.

1. Name und Wohnort des Floszführers: .....

2. Des Floszes Herkunft und Bestimmungsort: .....

3. Holzarten:	Kubikmeter	Gewicht Zentner
a. *Hartes Holz.*		
Stammholz:		
Sägeware:		
Anderes Nutzholz: ...		
b. *Weiches Holz.*		
Stammholz:		
Sägeware:		
Anderes Nutzholz: ..		
Zus.		

4. Des Floszes

1. Länge ..... m
2. Breite ..... m
3. Dicke ..... m

Aanmerkingen:

1°. Onder groote ankerschuiten worden schuiten van een ladingsvermogen van 50 tot 60 centenaars (2.5 tot 3 ton), onder kleine ankerschuiten die van een ladingsvermogen van 30 tot 35 centenaars (1.50 tot 1.75 ton) verstaan.

2°. Vlotten, waarvan de verplichte bemanning niet meer dan 6 man bedraagt mogen in plaats van de kleine ankerschuit een schuitje hebben, zoogenaam de „drieplanker" van 8 M. lengte en van 1 tot 1.4 M. breedte op het boord.

3°. De schuit van den waarschuwer is niet in de in bovenstaande omschrijving aangegeven schuiten begrepen.

Bijlage van § 38 van het reglement van politie voor de scheepvaart en de vlotvaart op den Rijn.

Aangiften voor vlotverklaring.

1. Naam en woonplaats van den vlotvoerder .....

2. Herkomst en plaats van bestemming van het vlot.....

3. Houtsoorten:	Kubieke meters.	Gewicht in centenaars.
a. *Hard hout.*		
boomstammen		
bezaagd hout		
ander werkhout		
b. *Zacht hout.*		
boomstammen		
bezaagd hout		
ander werkhout		
Totaal		

4. Afmetingen van het vlot:

1. Lengte ..... M.
2. Breedte ..... M.
3. Dikte ..... M.

5. Bemannung nach d..... ..... berechnet: ..... Mann

6. Ausrüstung:
Grosze Ankernachen .... Stück
Kleine „ .... „
Grosze Seile .... „
Kleine Seile .... „
Anker .... „
Ketten .... „

7. Des Eigentümers Name und Wohnort: .....

8. Des Wahrschauers Name und Wohnort: .....

Unterschrift des Floszführers ..... Siegel der Behörde — Untersuchungsvermerk und Unterschrift des Beamten, welcher die Untersuchung vorgenommen hat .....

5. Bemanning, berekend naar..... ..... man.

6. Uitrustingsmaterieel:
Groote ankerschuiten .... stuks.
Kleine „ .... „
Groote kabels ..... „
Kleine „ ..... „
Ankers ..... „
Kettingen ..... „

7. Naam en woonplaats van den eigenaar: .....

8. Naam en woonplaats van den waarschuwer: .....

Handteekening van den vlotvoerder: ..... Zegel van de autoriteit: — Merkteeken en handteekening van den beamte, die het onderzoek heeft verricht: .....

640. 1911, ABÄNDERUNG DER ORDNUNG FÜR DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE DER DEUTSCHEN UFERSTAATEN VON 1905. Baden 17 November 1911 G. u. V. Bl. 1911 Nr. XLVII S. 523, Bayern 19 Dezember 1911 G. u. V. Bl. 1911 Nr. 82 S. 1338, Elsass-Lothringen 18 Dezember 1911 Zentr. u. B. Amtsbl. 1911 Nr. 51 S. 346, Hessen 22 November 1911 Reg. Bl. 1911 Nr. 31, Preussen 13 November 1911 A. Bl. Coblenz Beilage zu 30 November 1911. Die badische Verordnung wird hier unter Nr. 641 abgedruckt.

641. 1911, ABÄNDERUNG DER BEMANNUNGSANWEISUNG VON 1906. Baden 17 November 1911 G. u. V. Bl. 1911 Nr. XLVII S. 523, Bayern 19 Dezember 1911 G. u. V. Bl. 1911 Nr. 82 S. 1338, Elsass-Lothringen 18 Dezember 1911 Zentr. u. B. Amtsbl. 1911 Nr. 51 S. 347, Hessen 22 November 1911 Reg. Bl. 1911 Nr. 31, Niederland 27 Dezember 1911 Staatscourant 1911 Nr. 304, Preussen 13 November 1911 A. Bl. Coblenz 30 November 1911 Beilage. Die badische Verordnung wird hier abgedruckt, vgl. auch Nr. 640.

Nachdem sämtliche Regierungen der deutschen Rheinuferstaaten den von der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt beschlossenen Änderungen der *„Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe"* und der *„Anweisung* für die Schiffsuntersuchungs-Kommissionen hinsichtlich der *Festsetzung der Bemannung* der den Rhein oberhalb Duisburg befahrenden Rheinschiffe von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit" (Bekanntmachungen vom 18. März 1905 und 14 September 1906 Gesetzes- und Verordnungsblatt 1905 Seite 79, 1906 Seite 353) zugestimmt haben, werden diese Änderungen nachtstehend mit dem Anfügen veröffentlicht, dasz sie am *1. Januar 1912* in Kraft treten.

Karlsruhe, den 17. November 1911.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

VON BODMAN. Dr. v. BAYER.

ÄNDERUNGEN
der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe.

Der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe werden folgende Bestimmungen beigefügt:

1. in § 2 Absatz 2 zu Ziffer 2:

„sowie — nach Bedarf — ein weiterer Sachverständiger, der zur Untersuchung von Motoren in Motorschiffen (vergleiche § 6 am Ende) befähigt ist";

2. zu § 6 am Ende (als weiterer Absatz):

„Bei *Motorschiffen*, d. h. bei Schiffen, deren Motoren mit flüssigen Brennstoffen (Rohöl, Petroleum, Benzin, Naphtha, Spiritus und dergleichen), Sauggas oder Elektrizität betrieben werden, und welche eine Tragfähigkeit von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr haben, ist festzustellen, ob sie den Anforderungen des Absatzes 1 und 2 sowie des Absatzes 3 Buchstabe b bis d dieses Paragraphen entsprechen; auszerdem ist zu prüfen:

a. ob der Motor und der Treibapparat (Propeller) so beschaffen und angebracht sind, dasz sie eine sichere Tätigkeit erwarten lassen, sowie ob die Motorkammer und der Erzeuger des Betriebsstoffes bequem zugänglich ist, gut gelüftet werden kann und hinreichend Raum bietet, so dasz die Bedienung des Apparates nicht behindert ist;

b. ob die nötigen Vorsichtsmaszregeln gegen Feuersgefahr getroffen sind, insbesondere ob die Behälter des Betriebsstoffes und die Rohrleitungen aus entsprechendem Material genügend stark hergestellt und die Lötstellen hart gelötet sind, ob der Zuflusz des Betriebsstoffes zum Motor auch von auszerhalb der Motorkammer abschlieszbar ist; bei Sauggasanlagen ferner ob Vorkehrungen vorgesehen sind, um bei Fehlzündungen oder anderen Störungen den Rücktritt von Explosionsgasen aus der Gasmaschine sowie Explosionen in der Auspuffrohrleitung unschädlich zu machen, ob eine Rohrleitung mit Brennstoffpumpe vorhanden ist, um das Arbeitsgefäsz (Tank) aus dem auszerhalb der Motorkammer gut geschützt und leicht zugänglich anzubringenden Vorratsgefäsz mit dem Betriebsstoff zu füllen und ob der Boden der Motorkammer mit einer zum Auffangen von Tropföl geeigneten Blechverschalung oder der Motor selbst mit einer ausreichenden Zahl von Leckschalen ausgerüstet ist;

c. ob der Treibapparat so eingerichtet ist, dasz rasch gestoppt und vom Vorwärts- auf Rückwärtsgang umgesteuert werden kann;

d. ob auf solchen Motorschiffen, die mittels Rohöl, Petroleum, Benzin, Naphtha, Spiritus und dergleichen bewegt werden, in unmittelbarer Nähe der Motorkammer ausreichendes Löschmaterial (Sand und dergleichen) vorhanden ist, um einen ausgebrochenen Brand wirksam bekämpfen zu können;

e. ob auf solchen Motorschiffen, welche der gewerbsmäszigen Personenbeförderung dienen, die erforderlichen Sicherheitseinrichtungen vorhanden sind und eine genügende Zahl von Geräten zur Rettung bereit gehalten werden;

f. ob im Maschinenraum eine Tafel angeschlagen ist, welche dem den Motor bedienenden Schiffer, Steuermann oder Maschinisten das Rauchen untersagt.

3. als § 11*a*:

„*Auf Motorschiffe* finden hinsichtlich der Bestimmung der Einsenkung und Anbringung der Einsenkungsklammern, der Festsetzung der Tragfähigkeit und der

Ausrüstung sowie der Feststellung der grösztzulässigen Anzahl von Fahrgästen die Vorschriften der §§ 7, 8, 9 und 11 entsprechende Anwendung".

4. in § 23 zu Absatz 3:

„für Motorschiffe bis zu 20 PS. 40 M,

für Motorschiffe über 20 PS. 50 M."

ÄNDERUNGEN

der Anweisung für die Schiffsuntersuchungs-Kommissionen hinsichtlich der den Rhein oberhalb Duisburg befahrenden Rheinschiffe von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit.

Die Anweisung für die Untersuchungs-Kommissionen hinsichtlich der *Festsetzung der Bemannung* erhält:

1. unter *a* Ziffer 2 folgende Fassung:

„Als Regel sind für Schiffe ohne eigene Triebkraft die nachstehend verzeichneten Mannschaften — auszer dem Schiffsführer — als erforderlich zu erachten:

a. für Schiffe von 15 t bis zu 500 t Tragfähigkeit 1 Matrose,

für Schiffe unter 50 t Tragfähigkeit für die Rheinstrecke oberhalb Worms 1 Matrose und 1 Schiffsjunge,

b. für Schiffe über 500 t Tragfähigkeit bis 750 t Tragfähigkeit 1 Matrose u. 1 Schiffsjunge,

für Schiffe über 750 t Tragfähigkeit bis 1 000 t Tragfähigkeit 2 Matrosen,

für Schiffe über 1 000 t Tragfähigkeit bis 1 500 t Tragfähigkeit 2 Matrosen u. 1 Schiffsjunge,

für Schiffe über 1 500 t Tragfähigkeit bis 2 500 t Tragfähigkeit 3 Matrosen,

für Schiffe über 2 500 t Tragfähigkeit bis 3 000 t Tragfähigkeit 3 Matrosen u. 1 Schiffsjunge,

für Schiffe über 3 000 t Tragfähigkeit 4 Matrosen.

Von dieser Regel darf nur unter besonderen nachfolgend näher bezeihneten Verhältnissen abgewichen werden."

2. unter b Ziffer 6 letzter Absatz folgende Fassung:

„Vorstehende Bestimmungen finden auch auf Güter- und Personendampfer Anwendung."

3. unter b Ziffer 7 folgende Fassung:

„Eine *Verstärkung des Maschinenpersonals* (Maschinisten und Heizer) darf in Betracht kommen bei Dampfern, welche durch Vermehrung der Dampfapparate mehr Aufsicht und Bedienung erfordern.

Eine *Verminderung* der Bemannung an Maschinisten und Heizern darf in Betracht kommen bei Dampfern, welche nach Maszgabe des Attestes nur für kurze Lokalfahrten bestimmt sind und auf welchen dem Maschinisten Zeit bleibt, den Kessel ordnungsgemäsz mitzuversehen, ferner — jedoch unbeschadet des geordneten Schichtwechsels — bei Dampfern, deren besondere Bauart oder Einrichtung, insbesondere hinsichtlich der Kessel, der Maschine oder der Heizvorkehrungen eine erleichterte Bedienung ermöglicht. Bei Raddampfern von über 320 qm Heizfläche darf jedoch die Zahl der Heizer keinesfalls weiter als auf fünf herabgemindert werden.

Eine *Verstärkung der Deckmannschaft* (Matrosen und Schiffsjungen) kann ver-

langt werden bei Dampfern von schwerfälliger oder unzweckmäsziger Form oder Einrichtung sowie ferner, wenn nach Grösze, Bauart und Zweckbestimmung des Dampfers anzunehmen ist, dasz die vorgeschriebene Bemannung zur ordnungsmäszigen Bedienung des Dampfers nicht in allen Fällen ausreicht.

Eine *Verminderung der Deckmannschaft* (Matrosen und Schiffsjungen) oder der Ersatz eines Matrosen durch einen Schiffsjungen darf in Betracht kommen bei Dampfern, welche mit auszerordentlichen mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und Schleppstränge u. s. w. ausgerüstet sind. Bei Raddampfern von über 320 qm Heizfläche darf jedoch die Deckmannschaft keinesfalls weiter als auf fünf Matrosen herabgemindert werden.

Auf dem Rhein oberhalb Mannheim darf bei Schrauben- und Raddampfern von 120 bis 200 qm Heizfläche ein das Ruder bedienender patentierter Steuermann (Lotse) in die Bemannung eingerechnet werden.

Bei Güter- und Personendampfern ist eine Herabsetzung der Bemannung und zwar sowohl des Maschinenpersonals wie der Mannschaft nicht zulässig."

4. hinter b mit Buchstaben c. folgenden Zusatz:

„c. Für Motorschiffe.

Für Motorschiffe finden die für Schiffe von 15 Tonnen (300 Zentnern) oder mehr Tragfähigkeit geltenden Vorschriften mit der Maszgabe Anwendung, dasz bei Motorbooten, deren Motor mit einem flüssigen Brennstof (Rohöl, Petroleum, Benzin, Naphta, Spiritus und dergleichen) betrieben wird, von der Einstellung eines besonderen Maschinisten für die Bedienung des Motors abgesehen werden kann, wenn es die Verhältnisse der zu befahrenden Stromstrecke als angängig erscheinen lassen und die Einrichtungen zur Bedienung des Motors und Steuers vom Führerstand aus so einfach zu handhaben sind, dasz die Achtsamkeit des Schiffsführers auf die Vorgänge voraus dadurch nicht abgezogen wird. In allen anderen Fällen und insbesondere bei Motorbooten mit Sauggasbetrieb ist für die Bedienung des Motors ein Maschinist vorzuschreiben.

Falls dem Boot ein besonderer Maschinist nicht beizugeben und die regelmäszige Bedienung des Motors dem Schiffsführer übertragen ist, musz der Führer mit dem Bau, der Wirkungsweise und der Bedienung des Motors gründlich vertraut und im übrigen zuverlässig sein. Auszerdem musz ein Matrose mit der Handhabung des Motors soweit vertraut sein, dasz er ihn in Notfällen anlassen und abstellen kann."

642. 1911, ABÄNDERUNG DER VERORDNUNG DER DEUTSCHEN UFERSTAATEN BETR. DIE DIENSTBÜCHER DER SCHIFFSMANNSCHAFT AUF DEUTSCHEN RHEINSCHIFFEN. Baden 12 Oktober 1911 G. u. V. Bl. 1911 Nr. XLI S. 459, Bayern 1 Dezember 1911 G. u. V. Bl. 1911 Nr. 75, Elsass-Lothringen 18 Dezember 1911 Zentr. u. B. Amtsbl. 1911 Nr. 51 S. 348, Hessen 14 Oktober 1911 Reg. Bl. 1911 Nr. 30, Preussen 3 Oktober 1911 A. Bl. Coblenz 1911 Nr. 57 S. 313. Die badische Verordnung wird hier abgedruckt.

1. Der § 8 der Verordnung vom 12. Oktober 1901, die Dienstbücher der Schiffsmannschaft auf deutschen Rheinschiffen betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 484) erhält folgende Fassung:

„Das Dienstbuch ist auf Verlangen den Hafen- und Schiffahrtspolizeibeamten vorzuzeigen. Der Inhaber hat es mindestens einmal jährlich der Polizeibehörde des

Heimats- oder Liegehafens zur Visierung vorzulegen, zu welchem Zweck ihm der Schiffsführer das Buch auf Ansuchen zu überlassen hat. Auch kann der Schiffsmann alsbald nach dem Dienstaustritt die Visierung bei der nächsten Polizeibehörde verlangen."

2. Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1912 in Kraft.

Karlsruhe, den 12. Oktober 1911.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

VON BODMAN. SCHOCH.

643. 4 Februar 1911, ABÄNDERUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN DER ELSASS-LOTHRINGSCHEN BRÜCKENORDNUNG FÜR DIE SCHIFFBRÜCKEN ÜBER DEN RHEIN AUF DER ELSÄSSISCH-BADISCHEN STROMSTRECKE VOM 15 FEBRUAR 1908. Zentr. u. B. Amtsbl. 1911 Nr. 6 S. 21, vgl. Nr. 644.

644. 17 Februar 1911, ABÄNDERUNG IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN DER BADISCHEN BRÜCKENORDNUNG FÜR DIE SCHIFFBRÜCKEN ÜBER DEN RHEIN AUF DER BADISCH-ELSÄSSISCHEN STROMSTRECKE VOM 12 FEBRUAR 1908. G. u. V. Bl. 1911 Nr. VII S. 131, vgl. Nr. 643.

645. 20 Juli 1911, PREUSSISCHE POLIZEIVERORDNUNG BETR. REGELUNG DES SCHIFFS- UND FLOSSVERKEHRS DURCH DIE SCHIFFBRÜCKE ZU MÜHLHEIM A. RH. A. Bl. Cöln 1911 Stück 34 S. 282 und 284.

646. 1 Dezember 1911, ELSASS-LOTHRINGSCHE BEKANNTMACHUNG DER WASSERBAU-INSPEKTION COLMAR BETR. DIE OEFFNUNG DER SCHIFFBRÜCKE IN HÜNINGEN.

647. 2 Dezember 1911, ABÄNDERUNG DES NIEDERLÄNDISCHEN KÖNIGLICHEN BESCHLUSSES VOM 26 OKTOBER 1906 BETR. DIE KOMMISSIONEN VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT SOWIE DIE RHEINSCHIFFER- UND SCHIFFSPATENTE. Staatsblad 1911 Nr. 350.

Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Landbouw, Nijverheid en Handel en van Buitenlandsche Zaken van 20 September 1911, no. 4776, Afdeeling Nijverheid, en van 26 September 1911, no. 18811, Tweede Afdeeling;

Gezien de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in hare zitting van 18 Mei 1911 vastgestelde aanvulling van de bepalingen, betreffende het scheepsonderzoek;

Den Raad van State gehoord (advies van 7 November 1911, no. 31);

Gelet op de nadere voordracht van Onze voornoemde Ministers van 24 November 1911, no. 6787, afdeeling Nijverheid en van 29 November 1911, no. 23318, Tweede Afdeeling;

Gezien de artikelen 22 en 23 der herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868, alsmede het bepaalde onder 5 en 6 van het bij die akte behoorende slotprotokol, voor zooveel noodig goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* no. 37);

Hebben goedgevonden en verstaan:

met ingang van 1 Januari 1912 te bepalen, dat het Koninklijk besluit van den 26sten October 1906 (*Staatsblad* no. 273) zal worden aangevuld en gewijzigd als volgt:

Art. I. In de eerste alinea van artikel I van het Koninklijk besluit van den 26sten October 1906 (*Staatsblad* no. 273) achter het woord: „leden" worden gevoegd de woorden: „en de plaatsvervangende leden."

Art. II. De laatste zin van cijfer 2 in artikel 2 van genoemd besluit vervalt, terwijl in verband daarmede cijfer 3, laatste alinea, wordt gelezen: „Bij tijdelijke ontstentenis van den voorzitter wordt deze vervangen door het oudste lid in jaren".

Artikel 2, cijfer 2, wordt gelezen als volgt: „een scheepsbouwkundige bekend met den bouw, zoowel van houten en van ijzeren schepen als met het scheepsstoomwerktuig, of een scheepsbouwkundige, bekend met den bouw van houten en ijzeren schepen en een tweeden deskundige, bekend met het scheepsstoomwerktuig, alsmede, zoo noodig een deskundige, bevoegd tot het onderzoek van motoren in motorschepen".

Art. III. In artikel 12 van genoemd besluit wordt in plaats van:
„Artikel 6, tweede lid", gelezen: „Artikel 6, derde lid."

Art. IV. In artikel 16 van genoemd besluit onder *stoomschepen*, letter *c*, laatste gedeelte wordt voor: „sluitbaar ingericht", gelezen: „sluitbaar zijn ingericht."

Voorts wordt in genoemd artikel onder *Tankschepen*, letter *a*, voor: „de scheepswand" gelezen: „het scheepsboord" en letter *k*, voor: „de scheepsboord" „het scheepsboord."

Eindelijk wordt aan meergenoemd artikel 16 als slot toegevoegd:

Bij *motorschepen*, te weten zulke schepen wier motoren met vloeibare brandstoffen (Ruwolie, petroleum, benzine, nafta, spiritus en dergelijke), zuiggas of electriciteit gedreven worden en welke een ladingsvermogen van 15 tonnen (300 centenaars) of meer hebben, moet onderzocht worden, of zij aan de eischen van het 1ste en 2de lid, zoomede aan die van het derde lid, letters *b* tot en met *d*, van dit artikel voldoen; en buitendien of:

a. de motor en het voortstuwingsapparaat (propeller) zóódanig ingericht en opgesteld zijn, dat voldoende bedrijfszekerheid kan worden verwacht, zoomede of de motorkamer met generator gemakkelijk toegankelijk is, goed gelucht kan worden en voldoende ruimte biedt, zoodat de bediening van het werktuig geen hinder ondervindt;

b. de noodige voorzorgsmaatregelen tegen brandgevaar zijn getroffen, in het bijzonder of de brandstofbergplaatsen en pijpleidingen uit deugdelijk materiaal vervaardigd en voldoende sterk zijn en de naden hecht gesoldeerd zijn, voorts of de toevoer der drijfstof naar den motor ook van buiten de motorkamer afsluitbaar is; bij zuiggasinrichtingen bovendien of voorzieningen getroffen zijn om bij misontsteking of andere stoornissen de terugstrooming van ontploffingsgassen in de uitlaatpijpleiding onschadelijk te maken, of een pijpleiding met brandstofpomp aanwezig is om den werktank uit de buiten de motorkamer goed beschermde en licht toegankelijk geplaatste reservoirs met de drijfstof te vullen en voorts of de bodem der motorkamer met een tot het opvangen van lekolie geschikte loodbekleeding voorzien dan wel de motor zelf met een voldoend aantal lekbakken uitgerust is;

c. het voortstuwingsapparaat zóódanig ingericht is, dat vlug gestopt en van vooruit op achteruit gezet kan worden;

d. op motorschepen, die door ruwolie, petroleum, benzine, nafta, spiritus en dergelijke vloeibare brandstoffen gedreven worden, in de onmiddellijke nabijheid der

motorkamer voldoende bluschmateriaal (zand enz.) voorhanden is om een uitgebroken brand krachtig te kunnen bestrijden;

e. op motorschepen, die tot bedrijfmatig personenvervoer dienen, de noodige veiligheidsinrichtingen aanwezig zijn en een voldoend aantal reddingsmiddelen beschikbaar gehouden worden;

f. in het machineruim eene mededeeling is aangebracht inhoudende, dat aan den den motor bedienenden schipper, stuurman of machinist het rooken wordt verboden.

Art. V. In artikel 17, van genoemd besluit aan het einde, wordt voor: „den scheepsboord" gelezen: „het scheepsboord".

Art. VI. Achter artikel 22 van genoemd besluit wordt gevoegd een artikel 22*bis*, luidende:

Op motorschepen zijn voor wat betreft de aanduiding van den grootst geoorloofden diepgang en het aanbrengen van diepgangskrammen, de vaststelling van het ladingsvermogen en de uitrusting, alsmede de bepaling van het grootst geoorloofde aantal passagiers de bepalingen der artikelen 17, 18, 19, 20 en 22 van genoemd besluit van toepassing.

Art. VII. In den tweden volzin van artikel 23 van genoemd besluit wordt voor „hoogstens", gelezen „grootsten"; voor „aanduiden", „moet aanduiden", voor: „schatten", „moet schatten" en voor: „uitreiken moeten", „moet uitreiken".

Art. VIII. Aan artikel 35 van genoemd besluit, onder 2, wordt toegevoegd:

voor motorschepen tot en met 20 P.K. ..... f 24,00
voor motoeschepen boven 20 P.K. ..... - 30,00

Art. IX. In de voorlaatste alinea van de Bijlage, behoorende tot genoemd besluit, wordt voor: „wantwerk", gelezen: „touwwerk".

Onze Minister van Landbouw, Handel en Nijverheid is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* en gelijktijdig in de *Nederlandsche Staatscourant* geplaatst en aan den Raad van State in afschrift medegedeeld zal worden.

Het Loo, den 2den December 1911.

WILHELMINA.

De Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel,
A. S. TALMA.
De Minister van Buitenlandsche Zaken,
R. DE MAREES VAN SWINDEREN.

Uitgegeven den *drie en twintigsten* December 1911.

De Minister van Justitie,
E. R. H. REGOUT.

648. 1912. RHEINSCHIFFAHRTS-POLIZEIORDNUNG DER ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT. Baden 23 Januar 1913 G. u. V. Bl. 1913 Nr. IV S. 67, Bayern 13 Januar 1913 G. u. V. Bl. 1913 Nr. 3 S. 5, Elsass-Lothringen 2 Januar 1913 Zentr. u. B. Amtsbl. 1913 Nr. 2 S. 41, Hessen 21 Dezember 1912 Reg. Bl. 1913 Nr. 2, Niederland 23 Januar 1913 Staatsblad 1913 Nr. 40, Preussen 1 Januar 1913 A. Bl. Coblenz 1913 Nr. 4.

(BADEN.) Mit Allerhöchster Ermächtigung aus Groszherzoglichem Staatsministerium vom 17. Januar 1913 wird die von den Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten laut Protokoll XIII der ordentlichen Sitzung der Zentralkommission

für die Rheinschiffahrt vom 14. September 1912 vereinbarte und von den Regierungen der Uferstaaten genehmigte neue Fassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung nachstehend mit dem Anfügen veröffentlicht, dasz sie am 1. April 1913 an Stelle der bisher geltenden Vorschrift in Kraft tritt.

Hinsichtlich der Zuständigkeit zur Wahrnehmung der sich nach der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung ergebenden behördlichen Verrichtungen wird mit Wirkung vom Tag des Inkrafttretens der neuen Fassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung unter Aufhebung der mit Bekanntmachung vom 18. März 1905, die Rheinschiffahrts-Polizeiordnung betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 41), getroffenen Anordnungen bestimmt:

1. Die Rheinbauinspektionen sind als Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden, vorbehaltlich der nach besonderen Bestimmungen anderen Behörden, wie den Orts-und Bezirkspolizeibehörden, den Zoll- und Eisenbahnbehörden in ihrer Eigenschaft als Hafenpolizeibehörden, den Rheinschiffahrtsinspektoren zukommenden Befugnisse, damit betraut, die Beobachtung der Vorschriften der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung zu überwachen, die Entstehung und Fortsetzung von Zuständen, welche diesen Vorschriften zuwiderlaufen, zu hindern und zutreffendenalls durch Anzeige und Antragstellung die strafgerichtliche Verfolgung von Zuwiderhandelnden herbeizuführen. Sie sind insbesondere zur Wahrnehmung der den Beamten und Behörden durch § 44 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung eingeräumten Befugnisse berufen. Zum Vollzug bedienen sich die Rheinbauinspektionen des ihnen beigegebenen Personals (Ingenieure, technische Assistenten, Dammeister, Aufseher).

Im einzelnen kommt es den Rheinbauinspektionen als Strom- und Schiffahrts-Polizeibehörden zu:

a. darüber zu wachen, dasz die Fahrzeuge, namentlich auch die eines Schiffsattestes nicht bedürfenden Dampfschiffe und sonstigen Schiffe mit eigener Triebkraft (§ 30 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung) unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit gemäsz § 3 Ziffer 1 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung gehörig eingerichtet, ausgerüstet und bemannt sind,

b. die in § 5 Ziffer 8 und 9 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung erwähnten Anweisungen, Befehle, Anordnungen und Bekanntmachungen zu erlassen,

c. die in § 19 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung erwähnten Zeichen zur Kenntlichmachung von Kabeln anzubringen,

d. die nach § 23 Ziffer 7 und 8 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung vorgesehenen Anordnungen wegen der Beseitigung von gesunkenen Fahrzeugen und dergleichen zu erlassen,

e. die Stromflächen, auf denen das Nebeneinanderliegen von mehr als drei Schiffen zugelassen werden kann (§ 27 Ziffer 2 Absatz 1 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung), sowie die für den Verkehr geschlossenen Stromteile (§ 42 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung) zu bezeichnen.

2. Die nach § 23 Ziffer 5 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung als Ortspolizeibehörden zuständigen Bürgermeister und für die Gemarkung Mannheim das dortige Bezirksamt haben von den nach dieser Vorschrift zu ihrer Kenntnis kommenden Havarien und von der erfolgten Vermalung sofort der Rheinbauinspektion Mitteilung zu machen.

Die nach § 23 Ziffer 6 ebenda dem Schiffsführer obliegende Anzeige ist

der zuständigen Rheinbauinspektion als Stromaufsichtsbehörde zu erstatten.

3. Neben den Rheinbauinspektionen bleiben die Bezirksämter zum Einschreiten in strom- und schiffahrtspolizeilichen Angelegenheiten gemäsz § 30 des Polizeistrafgesetzbuches zuständig, und zwar mit der Maszgabe, dasz im Falle bezirksamtlichen Einschreitens tunlichst ein Benehmen mit der Rheinbauinspektion stattfinden soll, und dasz die Anwendung persönlichen Zwangs und die Erkennung über den Ersatz der durch die strom- und schiffahrtspolizeilichen Maszregeln erwachsenen Kosten (§ 30 Absatz 3 und 4 des Polizeistrafgesetzbuchs) ausschlieszlich den Bezirksämtern vorbehalten bleibt.

4. Die in den §§ 36 Ziffer 3 und 4, 37 und 38 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung erwähnten Zuständigkeiten werden vom Hauptzollant Mannheim wahrgenommen.

5. Die in § 43 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung vorgesehene Anordnung von Signallichtern für besondere Fälle bleibt dem Ministerium des Innern vorbehalten.

Karlsruhe, den 23. Januar 1913.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.

VON BODMAN. v. GEMMINGEN.

(BAYERN.) Nachdem zwischen den Regierungen von Bayern, Baden, Elsasz-Lothringen, Hessen, den Niederlanden und Preuszen die Erlassung einer neuen Rheinschiffahrts-Polizeiordnung vereinbart und allseitig genehmigt worden ist, so wird dieselbe infolge Allerhöchster Ermächtigung *Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Ludwig, des Königreichs Bayern Verwesers*, mit dem Beifügen zur öffentlichen Kenntnis gebracht, dasz diese Verordnung vom 1. April 1913 ab an Stelle der mit Bekanntmachung vom 22. März 1905 publizierten Rheinschiffahrts-Polizeiordnung und der Nachträge und Abänderungen derselben (GVBl. von 1905 S. 207, GVBl. von 1907 S. 759. GVBl. von 1910 S. 153 und GVBl. von 1911 S. 1026) zu treten hat.

München, den 13. Januar 1913.

Dr. Frhr. v. HERTLING, Dr. Frhr. v. SODEN-FRAUNHOFEN, v. THELEMANN, v. SEIDLEIN.

(ELSASS-LOTHRINGEN.) Art. I. Mit dem 31. März 1913 treten auszer Kraft

Die Rheinschiffahrts-Polizeiordnung in der im Jahre 1905 bekanntgegebenent Fassung (Zentral- und Bezirks-Amtsblatt, Hauptblatt S. 105/130) sowie die hierzu ergangenen Abänderungs- und Ergänzungsverordnungen vom 31. August 1906, 15. Januar 1910, 24. März 1910 und 25. Juli 1911 (Zentral- und Bezirks-Amtsblatt, Hauptblatt S. 151/152 von 1906, S. 55/56 und 114 von 1910 sowie S. 110/115 von 1911).

Art. II. An die Stelle dieser Verordnungen tritt vom 1. April 1913 als Polizeiordnung für den Rhein in Elsasz-Lothringen in Kraft die nachstehende, durch einen von den Regierungen der sämtlichen Rheinuferstaaten genehmigten Beschlusz der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt festgestellte Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

Straszburg, den 2. Januar 1913.

Ministerium für Elsasz-Lothringen.
Abteilung für Landwirtschaft und öffentliche Arbeiten.
Der Ministerialdirektor
v. TRAUT.

(HESSEN.) Die nachstehende, von den Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten vereinbarte und von den beteiligten Regierungen genehmigte Rheinschiffahrts-Polizeiordnung wird unter dem Anfügen zur allgemeinen Kenntnis gebracht, dasz sie am 1. April 1913 an die Stelle der durch Bekanntmachung vom 15. März 1905 ((Reg.-Bl. S. 43) veröffentlichten Fassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1897 und den hierzu ergangenen abändernden und ergänzenden Bestimmungen — Bekanntmachungen vom 29. August 1906 (Reg.-Bl. S. 269), 10. November 1909 (Reg.-Bl. 247), 6 April 1910 (Reg.-Bl. S. 134) und 1. Juli 1911 (Reg.-Bl. 167) — tritt. Zur Durchführung der in § 2 Ziffer 5 und 6 enthaltenen Vorschriften für die Fahrzeuge der Kleinschiffahrt (Backstein-, Kiesschiffe usw.) wird den Beteiligten eine Frist bis zum 1. April 1918, für das in Ziffer 7 dieses Paragraphen für alle Schiffe mit 1,50 m und mehr Tiefgang vorgeschriebene Anbringen einer Tiefgangsskala wird eine Frist bis zum 1. April 1915 gewährt.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften der §§ 1—45 der neuen Polizeiordnung werden nach Artikel 32 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 (Reg.-Bl. von 1869 S. 377) mit Geldstrafe von 8 Mark bis 240 Mark bestraft.

Darmstadt, den 21. Dezember 1912.

Aus Allerhöchstem Auftrag:
Groszherzogliches Staatsministerium.
EWALD.
Dr. HESZ.

(NIEDERLAND.) Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Waterstaat van 5 November 1912, Litt. E., Afdeeling Waterstaat; van Landbouw, Nijverheid en Handel, van 5 November 1912, no. 6911, Afdeeling Nijverheid, en van Buitenlandsche Zaken van 5 November 1912, IIde Afdeeling, no. 21203;

Gezien het door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in hare zitting van 14 September 1912 vastgesteld Rijnvaartpolitiereglement;

Gelet op de artt. 1, 32 en 46 der herziene akte omtrent de Rijnvaart van 17 October 1868, voor zooveel noodig goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* no. 37);

Den Raad van State gehoord (advies van 10 December 1912, no. 36);

Gezien het nader rapport van Onzen Minister van Waterstaat van 20 Januari 1913, no. 259, Afdeeling Waterstaat, mede namens Onze Ministers van Landbouw, Nijverheid en Handel en van Buitenlandsche Zaken uitgebracht;

Hebben goedgevonden en verstaan:

I. met ingang van 1 April 1913 te bepalen, dat het bovenbedoeld, hiernevens gevoegd Rijnvaartpolitiereglement van kracht zal zijn voor de rivier *den Rijn* met inbegrip van *de Waal* en *de Lek*;

II. op het sub I genoemde tijdstip vervalt het reglement, bekrachtigd bij Ons besluit van 7 April 1905 (*Staatsblad* no. 126) met de in dat reglement aangebrachte wijzigingen en aanvullingen, bekrachtigd bij Onze besluiten van 22 October 1906 (*Staatsblad* no. 266), 21 April 1910 (*Staatsblad* no. 119), 8 October 1910 (*Staatsblad* no. 299) en 1 November 1911 (*Staatsblad* no. 329);

III. voor de voldoening aan de in § 2, cijfers 5 en 6 voorkomende voorschriften voor de vaartuigen der kleine vaart (baksteen-, grindschepen, enz.) wordt aan de betrokkenen uitstel verleend tot 1 April 1918; voor het aanbrengen van de in cijfer 7 van dezelfde paragraaf voor alle schepen met 1,50 M. en meer diepgang voorgeschreven diepgangsschaal wordt uitstel gegeven tot 1 April 1915.

Onze Ministers van Waterstaat, van Landbouw, Nijverheid en Handel en van Buitenlandsche Zaken zijn belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* geplaatst en aan den Raad van State medegedeeld zal worden.

's Gravenhage, den 23sten Januari 1913.

WILHELMINA.

De Minister van Waterstaat,
L. H. W. REGOUT.

De Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel,
A. S. TALMA.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
R. DE MAREES VAN SWINDEREN.

Uitgegeven den *negentienden* Februari 1913.

De Minister van Justitie ad interim,
HEEMSKERK.

(PREUSSEN). Auf Grund des § 136 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetzsamml. S. 195) wird hierdurch für den Preuszischen Rhein folgende Polizeiverordnung erlassen:

Berlin, den 1. Januar 1913. *Der Minister für Handel und Gewerbe,*
SYDOW.

RHEINSCHIFFAHRTS-POLIZEI-ORDNUNG.

Verpflichtungen der Schiffs- und Floszführer u. s. w. im allgemeinen.

§ 1. 1. Die Führer von Schiffen jeder Art, von Flöszen und von Fähren, die Besitzer von Landebrücken, Badeanstalten, Schiffmühlen oder sonstigen an oder auf dem Rhein befindlichen Anlagen, sowie die zur Beaufsichtigung von Schiffbrücken angenommenen Personen sind verpflichtet, auch soweit im nachstehenden besondere Vorschriften nicht gegeben sind, ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, dasz gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

2. Für jedes Schiff oder Flosz ist ein Führer zu bestellen, der während der Reise stets auf dem Schiff oder Flosz

RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT.

VERPLICHTINGEN VAN DE GEZAGVOERDERS VAN SCHEPEN, VOTTEN, ENZ. IN HET ALGEMEEN.

§ 1. 1. De gezagvoerders van schepen van elke soort, van vlotten en van veren, de bezitters van landingsbruggen, badinrichtingen, molens op vaartuigen of andere inrichtingen, die zich aan of op den Rijn bevinden, alsmede de personen, die belast zijn met het toezicht op en de bediening van schipbruggen, zijn verplicht er op te letten, dat wederzijdsche belemmeringen en beschadigingen worden vermeden, ook voor zoover in het hierna bepaalde bijzondere voorschriften niet gegeven zijn.

2. Voor elk schip of vlot moet een gezagvoerder zijn aangesteld, die gedurende de reis steeds op het schip of

anwesend sein musz. Bei Verhinderung des Führers ist ein geeigneter Stellvertreter zu bestellen.

3. Auf jedem Schiff oder Flosz musz die zur Bedienung erforderliche oder vorgeschriebene Mannschaft während der Fahrt anwesend sein.

4. Auf jedem Schiff musz während der Fahrt stets eine zur Ruderführung befähigte, mindestens 17 Jahre alte Person sich am Ruder befinden.

Auf Schiffe ohne eigene Triebkraft unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit und auf solche Schiffe unter 150 Tonnen (3 000 Zentner) Tragfähigkeit, die oberhalb Bingen zu Berg geschleppt werden, findet diese Vorschrift keine Anwendung.

Belastung und zulässige Einsenkung der Schiffe.

§ 2. 1. Ein Schiff darf nie über die zulässige Einsenkung belastet werden. Zur Bezeichnung der gröszten Einsenkung dienen die Unterkanten von Platten (Klammern), die nach den Angaben des Schiffsattestes anzubringen und von den Schiffsführern durch helle Farbe auf dunkelm oder durch dunkle Farbe auf hellem Grunde kenntlich zu erhalten sind.

2. Die Unterkante der die gröszte zulässige Einsenkung bezeichnenden Platten (Klammern) darf mittschiffs nicht höher liegen als die Oberkante des Wasserganges.

3. Über der Unterkante der Platten (Klammern) musz ein Freibord von mindestens 0,30 m vorhanden sein; bei Schiffen mit festem Tennebaum darf dieser in das Freibord eingerechnet werden. Im übrigen sind bezüglich des Freibords die Angaben des Schiffsattestes maszgebend.

4. Die vorstehenden Vorschriften finvlot aanwezig moet zijn. Bij verhindering van den gezagvoerder moet een geschikte plaatsvervanger zijn aangesteld.

3. Op elk schip of vlot moet de voor de bediening gevorderde of voorgeschreven bemanning gedurende de vaart aanwezig zijn.

4. Op elk schip moet gedurende de vaart steeds een tot de bediening van het roer bekwaam, minstens 17 jaar oud, persoon zich aan het roer bevinden.

Op schepen zonder eigen beweegkracht van minder dan 15 ton (300 centenaars) laadvermogen en op zulke schepen van minder dan 150 ton (3000centenaars) laadvermogen, die *boven Bingen* stroomopwaarts gesleept worden, is dit voorschrift niet van toepassing.

BELADING EN TOEGELATEN DIEPGANG VAN DE SCHEPEN.

§ 2. 1. Een schip mag nimmer boven den toegelaten diepgang beladen zijn. Ter aanwijzing van den grootsten toegelaten diepgang dienen de onderkanten van platen (krammen), die volgens de gegevens van het scheepspatent moeten aangebracht zijn en door de gezagvoerders kenbaar moeten gehouden worden met lichte kleur op een donkeren of met donkere kleur op een lichten grond.

2. De onderkant van de platen (krammen), die den grootsten toegelaten diepgang aanwijzen, mag in het midden van het schip niet hooger liggen dan de bovenkant van het gangboord.

3. Boven den onderkant van de platen (krammen) moet een vrijboord van minstens 0.30 m. aanwezig zijn; bij schepen met vasten „tennebaum" mag deze laatste in het vrijboord worden medegerekend.

Overigens gelden met betrekking tot het vrijboord de gegevens van het scheepspatent.

4. De vorenstaande bepalingen zijn

den keine Anwendung auf Rheinschiffe, welche ihre Tauglichkeit zur See- und Küstenfahrt durch ein niederländisches Reichszeugnis ihrer guten Beschaffenheit (certificaat van deugdelijkheid), durch ein Klassifizierungszeugnis des Schiffs-Klassifikationsunternehmens „Germanischer Lloyd" zu Berlin oder ein solches Zeugnis einer anderen von sämtlichen Uferstaaten als zuständig anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachweisen und mit Tiefgangsmarken versehen sind.

Das gleiche gilt für die mit Tiefgangsmarken versehenen Lustschiffe der Seeschiffahrt, welchen die Flagge des Kaiserlichen Jachtklubs zu Kiel oder einer anderen von dem Uferstaat der befahrenen Strecke als zuständig anerkannten Gesellschaft verliehen worden ist.

5. Oberhalb der Spijkschen Fähre bis Mannheim müssen die mit einem festen Deck nicht versehenen Schiffe der Kleinschiffahrt (Backstein-, Stein- und Kiesschiffe sowie Kanalschiffe und dergleichen) von weniger als 50 Tonnen (1000 Zentner) Tragfähigkeit ein festes Freibord von mindestens 0,30 m vorder- und hinterschiffs und von mindestens 0,15 m mittschiffs haben. Auszerdem müssen solche Schiffe sowohl auf der Fahrt wie beim Stilliegen mit so hohen, starken, dichten und dem Wellenschlag hinreichend Widerstand leistenden Aufsatzbrettern versehen sein, dasz die gesamte Freibordhöhe mittschiffs mindestens 0,30 m beträgt.

6. Oberhalb Mannheim müssen Schiffe der in Ziffer 5 bezeichneten Art, auch wenn sie 50 Tonnen (1 000 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit haben, ein festes Freibord von mindestens 0,50 m vorder- und hinterschiffs und von mindestens 0,15 m mittschiffs haben. Auszerdem müssen solche Schiffe sowohl auf der Fahrt wie beim Stilliegen mit so hohen,

niet van toepassing op Rijnzeeschepen, die hunne deugdelijkheid voor de zeeen kustvaart door een Nederlandsch Rijks-certificaat van deugdelijkheid, door een classificatie-certificaat van de maatschappij voor scheepsclassificatie „Germanische Lloyd" te Berlijn of van eene andere door alle Oeverstaten als bevoegd erkende classificatie-Maatschappij bewijzen en van diepgangsmerken voorzien zijn.

Hetzelfde geldt voor de van diepgangsmerken voorziene pleizierschepen der zeevaart, aan welke de vlag der Keizerlijke Jachtclub te Kiel of van een ander door den oeverstaat van het te bevaren riviervak als bevoegd erkend lichaam is verleend.

5. *Boven het Spijksche veer tot Mannheim* moeten de niet van een vast dek voorziene schepen der kleine vaart (baksteen-, steen- en grindschepen, alsmede kanaalschepen en dergelijke vaartuigen) van minder dan 50 ton (1000 centenaars) laadvermogen een vast vrijboord van minstens 0.30 m. aan de voor- en achterzijde van het schip en van minstens 0.15 m. in het midden van het schip hebben. Bovendien moeten zulke schepen zoowel gedurende de vaart als bij het stilliggen voorzien zijn van zoodanig hooge, sterke, dichte en aan den golfslag voldoenden weerstand biedende opzetborden, dat de gezamenlijke vrijboordhoogte in het midden van het schip minstens 0.30 m. bedraagt.

6. *Boven Mannheim* moeten de schepen van de onder cijfer 5 bedoelde soort, ook indien zij 50 ton (1000 centenaars) of meer laadvermogen hebben, een vast vrijboord van minstens 0.50 m. aan de voor- en achterzijde en van minstens 0.15 m. in het midden van het schip hebben. Bovendien moeten zulke schepen zoowel gedurende de vaart als bij

starken, dichten und dem Wellenschlag hinreichend Widerstand leistenden Aufsatzbrettern versehen sein, dasz die gesamte Freibordhöhe mittschiffs mindestens 0,45 m beträgt.

7. Alle Schiffe mit 1,50 m und mehr Tiefgang müssen am Steuerbord (rechts) und zwar am Hintersteven oder in dessen Nähe mit einer deutlich lesbaren unter Aufsicht der Schiffsuntersuchungsbehörden anzubringenden Tiefgangsskala mit einer Maszeinteilung von 0,10 m Abstand versehen sein. Der Nullpunkt der Tiefgangsskala ist in die Höhe des tiefsten Punktes des Schiffbodens oder bei Schraubenschiffen der etwa tiefer liegenden Schraube oder des unter dieser liegenden Bügels zu legen.

8. Die in diesem Paragraphen enthaltenen Vorschriften finden auf Schiffe unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit keine Anwendung. Die von den Uferregierungen bezüglich solcher Schiffe erlassenen besonderen Bestimmungen bleiben jedoch unberührt.

Ausrüstung und Bemannung der Schiffe.

§ 3. 1. Schiffe jeder Art müssen dergestalt eingerichtet, ausgerüstet und bemannt sein, dasz Gefährdungen der Sicherheit der darauf befindlichen Personen und Störungen des öffentlichen Verkehrs vermieden werden.

Dies gilt auch von den nach Artikel 23 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte eines Schiffsattestes nicht bedürfenden Dampfschiffen unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit: auch müssen die mit der Führung solcher Schiffe und mit der Bedienung der darauf befindlichen Maschinen betrauten Personen die hierzu erforderliche Sachkunde besitzen.

het stilliggen voorzien zijn van zoodanig hooge, sterke, dichte, aan den golfslag voldoenden weerstand biedende opzetborden, dat de gezamenlijke vrijboordhoogte in het midden van het schip minstens 0.45 m. bedraagt.

7. Alle schepen met 1.50 m. en meer diepgang moeten aan stuurboord (rechts) en wel aan of nabij den achtersteven voorzien zijn van eene duidelijk lees bare, onder toezicht van de Commissie van deskundigen voor de Rijnvaart aan te brengen diepgangsschaal met eene maatverdeeling van 0.10 m. Het nulpunt der diepgangsschaal moet even hoog als het diepste punt van den scheepsbodem of bij schroefschepen even hoog als de wellicht dieper liggende schroef of het daaronder liggende schroefraam aangebracht zijn.

8. De in deze paragraaf vervatte voorschriften zijn niet van toepassing op schepen van minder dan 15 ton (300 centenaars) laadvermogen. De ten aanzien van zoodanige schepen door de oeverregeeringen uitgevaardigde bijzondere bepalingen blijven evenwel van kracht.

UITRUSTING EN BEMANNING VAN DE SCHEPEN.

§ 3. 1. Schepen van elke soort moeten zoodanig ingericht, uitgerust en bemand zijn, dat het in gevaar brengen van de veiligheid der zich daarop bevindende personen en storingen van het openbaar verkeer vermeden worden.

Dit geldt ook voor de krachtens artikel 23 der herziene Rijnvaartakte een scheepspatent niet behoevende stoomschepen van minder dan 15 ton (300 centenaars) laadvermogen; ook moeten de personen aan wie het gezag op zulke schepen en de bediening van de daarop aanwezige machines is toevertrouwd, de hiertoe vereischte zaakkennis bezitten.

2. Bei Schiffen von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit sind für ihre Einrichtung sowie für Art und Zahl der Ausrüstungsgegenstände und der Bemannung die Feststellungen und Angaben im Schiffsattest (Artikel 22 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte) maszgebend.

3. An allen Schiffen von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit musz deren Namen und Heimatsort, bei mehreren Schiffen gleichen Namens desselben Besitzers auszerdem eine Nummer an geeigneter Stelle der beiden Längsseiten in heller Farbe auf dunkelm oder in dunkler Farbe auf hellem Grunde in deutlich erkennbaren lateinischen Buchstaben von mindestens 0,15 m Höhe angebracht sein. Andere Aufschriften, welche die Deutlichkeit dieser Bezeichnungen beeinträchtigen, sind untersagt.

4. Soweit nach dieser Polizeiordnung zur Signalgebung Flaggen und Laternen zu verwenden und nicht besondere Bestimmungen hinsichtlich der Grösze der Flaggen und der Lichtstärken der Laternen getroffen sind, müssen die Flaggen eine Höhe von mindestens 1,0 m, eine Breite (Länge) von mindestens 1,50 m und weder verblaszte noch verschmutzte Farben haben. Die Laternen müssen ein helleuchtendes Licht verbreiten.

5. Hinsichtlich der Beschaffenheit, der Ausrüstung und des Betriebs der Schiffs-Dampfkessel und der für sie mitzuführenden Urkunden sind die am Heimatsort des Dampfschiffs geltenden Vorschriften maszgebend.

In Ermangelung solcher Vorschriften ist folgendes zu beachten:

Die Beschaffenheit, Ausrüstung und Wartung der Dampfkessel musz den im Interesse der Sicherheit zu stellenden

2. Voor schepen van 15 ton (300 centenaars) of meer laadvermogen, gelden zoowel voor hunne inrichting als voor de soort en hoeveelheid van de uitrustingsvoorwerpen en van de bemanning de bepalingen en gegevens in het scheepspatent (artikel 22 der herziene Rijnvaartakte).

3. Aan alle schepen van 15 ton (300 centenaars) of meer laadvermogen, moet de naam van het schip en de plaats waar het tehuis behoort, bij meerdere schepen met gelijken naam van denzelfden bezitter bovendien een nummer op eene geschikte plaats van de beide langszijden in lichte kleur op een donkeren of in donkere kleur op een lichten grond met duidelijk kenbare Latijnsche letters van minstens 0.15 m. hoogte aangebracht zijn. Andere opschriften, die de duidelijkheid van deze aanduidingen benadeelen, zijn verboden.

4. Voor zoover volgens dit politiereglement voor het geven van seinen vlaggen en lantaarns zijn aan te wenden en bijzondere bepalingen ten aanzien van de grootte der vlaggen en de lichtsterkte der lantaarns niet zijn vastgesteld, moeten de vlaggen eene hoogte van minstens 1.0 m., eene breedte (lengte) van minstens 1.50 m. en verbleekte noch vervuilde kleuren hebben. De lantaarns moeten een helder schijnend licht verspreiden.

5. Met betrekking tot de hoedanigheid, de uitrusting en de bediening van de scheepsstoomketels en tot de bescheiden, die er voor moeten medegevoerd worden, gelden de voorschriften van de plaats, waar het stoomschip thuis behoort.

Bij gebrek aan zulke voorschriften moet het volgende in acht genomen worden:

De hoedanigheid, uitrusting en bediening van de stoomketels moet aan de in het belang van de veiligheid te

Anforderungen entsprechen. Insbesondere musz die zulässige höchste Dampfspannung obrigkeitlich festgesetzt und jeder Dampfkessel mit mindestens zwei Sicherheitsventilen versehen sein, welche jederzeit gelüftet werden können, und deren eines eine solche Stellung hat, dasz die vorgeschriebene Belastung vom Deck aus mit Leichtigkeit geprüft werden kann. Die Sicherheitsventile dürfen höchstens so belastet werden, dasz sie bei Eintritt der für den Kessel festgesetzten Dampfspannung den Dampfentweichen lassen.

Ferner müssen an jedem Dampfkessel zwei zuverlässige Manometer mit Bezeichnung der festgesetzten höchstzulässigen Dampfspannung durch eine deutliche Marke angebracht sein, von denen das eine im Gesichtskreise des Kesselwärters, das andere auf Deck an einer für die Beobachtung bequemen Stelle sich befindet. Sind auf einem Dampfschiffe mehrere Kessel vorhanden, deren Dampfräume mit einander in Verbindung stehen, so genügt es, wenn auszer den an den einzelnen Kesseln befindlichen Manometern auf dem Deck ein Manometer angebracht ist.

Gröszte zulässige Fahrgastzahl bei Personendampfschiffen.

§ 4. 1. Die zur Personenbeförderung bestimmten Dampfschiffe, welche den Rhein oberhalb der Spijkschen Fähren befahren, dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem die gröszte zulässige Zahl von Fahrgästen durch Sachverständige nach den bestehenden Vorschriften amtlich festgestellt worden ist.

2. Die Angabe der amtlich festgestellten gröszten zulässigen Fahrgastzahl ist an geeigneten, beim Betreten des Schiffes auffallenden Stellen mit deutlichen Buchstaben und Ziffern von mindestens 0,10 m Höhe stets erkennstellen eischen beantwoorden. In het bijzonder moet de hoogste toegelaten stoomspanning van overheidswege zijn vastgesteld en elke stoomketel van minstens twee veiligheidskleppen voorzien zijn, die te allen tijde kunnen gelicht worden en van welke eene zoo gesteld is, dat de voorgeschreven belasting van het dek uit gemakkelijk onderzocht kan worden. De veiligheidskleppen mogen hoogstens zoo belast worden, dat zij, wanneer de voor den ketel vastgestelde stoomspanning bereikt wordt, den stoom laten ontwijken.

Voorts moeten aan elken stoomketel twee betrouwbare manometers met aanduiding van de vastgestelde hoogste toegelaten stoomspanning door een duidelijk merk aangebracht zijn, van welke de eene zich bevindt in den gezichtskring van den stoker en de andere op het dek op eene voor de waarneming gemakkelijke plaats. Zijn op een stoomschip meerdere ketels voorhanden, welker stoomruimten met elkander in verbinding staan, dan is het voldoende indien behalve de manometers, welke zich aan de afzonderlijke ketels bevinden, op het dek één manometer is aangebracht.

GROOTSTE GEOORLOOFDE AANTAL REIZIGERS OP STOOMSCHEPEN VOOR PERSONENVERVOER.

§ 4. 1. De voor het personenvervoer bestemde stoomschepen, welke den Rijn *boven het Spijksche veer* bevaren, mogen eerst in bedrijf genomen worden, nadat het grootste geoorloofde aantal reizigers door deskundigen volgens de bestaande voorschriften ambtelijk is vastgesteld.

2. De opgave van het ambtelijk vastgestelde grootste geoorloofde aantal reizigers moet op geschikte, bij het betreden van het schip in het oog loopende plaatsen met duidelijke letters en cijfers van minstens 0.10 m. hoogte steeds

bar in heller Farbe auf dunkelm oder in dunkler Farbe auf hellem Grunde anzuschreiben.

3. Wird das Schiff nach Artikel 22 Absatz 4 und 5 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte und der Ziffer 5 B des Schluszprotokolls hierzu einer Nachuntersuchung unterworfen und ergibt sich die Notwendigkeit, die Feststellung der grösZten zulässigen Fahrgastzahl einer Nachprüfung zu unterziehen, so hat der Schiffseigner oder Schiffsführer den Anordnungen der Behörde Folge zu leisten und gegebenen Falles auch für die Abänderung der Aufschriften (Ziffer 2) Sorge zu tragen.

4. Die Aufnahme von Fahrgästen über die festgesetzte grösZte Zahl hinaus ist verboten. Die Schiffsführer sind verpflichtet, den Anordnungen der Hafen- und Schiffahrts-Polizeibeamten zur Vermeidung einer Überfüllung oder einer einseitigen Überlastung des Schiffes nachzukommen.

5. Bei Überschreitung der festgesetzten grösZten Fahrgastzahl oder bei Eintritt einer Gefahr haben die vom Schiffsführer hierzu aufgeforderten Fahrgäste das Schiff zu verlassen. Auch haben die Fahrgäste den Anordnungen des Schiffsführers zur Verhütung einer einseitigen Überlastung des Schiffes Folge zu leisten.

Vorschriften für die Fahrt im allgemeinen.

§ 5. 1. Ein Schiff oder Flosz darf von seiner Abfahrtstelle aus oder auf seiner Fahrt nicht in den Kurs eines anderen im Fahren begriffenen Schiffes oder Floszes hineinfahren und es in seinem Lauf stören.

2. Schiffe jeder Art, welche bei der Querfahrt über den Strom den Kurs eines Dampfschiffes mit oder ohne Anhang kreuzen, müssen von einem zu

zichtbaar in lichte kleur op donkeren of in donkere kleur op lichten grond worden aangebracht.

3. Wordt het schip volgens artikel 22, 4de en 5de zinsnede der herziene Rijnvaartakte en cijfer 5 B van het slotprotocol hiervan aan een nieuw onderzoek onderworpen en blijkt de noodzakelijkheid om ook de vaststelling van het grootste geoorloofde aantal reizigers aan een nieuw onderzoek te onderwerpen, dan moet de eigenaar of de gezagvoerder van het schip de verordeningen van het bevoegd gezag opvolgen en desgevorderd ook voor de wijziging van de opschriften (cijfer 2) zorg dragen.

4. De opneming van reizigers boven het vastgestelde grootste aantal is verboden. De gezagvoerders zijn verplicht de bevelen der ambtenaren van de haven- en scheepvaartpolitie ter voorkoming van overlading of van eenzijdige overbelasting van het schip op te volgen.

5. Ingeval het vastgestelde grootste geoorloofde aantal reizigers wordt overschreden, of ingeval er gevaar ontstaat, moeten de door den gezagvoerder hiertoe uitgenoodigde reizigers het schip verlaten. Ook moeten de reizigers de verordeningen van den gezagvoerder ter voorkoming van eene eenzijdige overbelasting van het schip opvolgen.

VOORSCHRIFTEN VOOR DE VAART IN HET ALGEMEEN.

§ 5. 1. Een schip of vlot mag van uit de plaats van afvaart of gedurende de vaart niet in den koers van een ander varend schip of vlot varen en dit in zijn vaart storen.

2. Schepen van elke soort, die bij het dwars over de rivier varen den koers van een stoomschip met of zonder aanhang kruisen, moeten van een stroom-

Berg fahrenden Dampfschiff mindestens um die halbe Strombreite und von einem zu Tal fahrenden Dampfschiff mindestens um die ganze Strombreite von dessen Bug entfernt bleiben.

3. In scharfen Strombiegungen, an denen sich keine Wahrschau befindet, müssen, so lange bis vom Steuer aus auf ausreichende Entfernung in die offene Strecke hineingesehen werden kann, die zu Tal fahrenden Dampfschiffe die Fahrgeschwindigkeit vermindern.

4. Auf Strecken, wo Schiffe an Landebrücken oder am Ufer liegen, oder im Aus- oder Einladen begriffen sind, sowie vor Hafenmündungen ist von den Führern herannahender und vöruberfahrender Dampfschiffe mit oder ohne Anhang darauf zu achten, dasz durch entsprechende rechtzeitige Verminderung der Kraft Beschädigungen der an Landebrücken, am Ufer oder im Hafen liegenden Schiffe vermieden werden.

Wenn Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zwischen solchen Uferstrecken oder Hafenmündungen und der Mitte des Stromes durchfahren oder aufschlagen (wenden), dürfen sie nicht mit grösserer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung notwendig ist. Das gleiche gilt beim Vorbeifahren:

a. an den zur Ausführung von Strombauarbeiten, Peilungen oder Messungen im Strom liegenden Schiffen, sofern auf ihnen bei Tag eine rot und weisze Flagge, bei Nacht eine Laterne mit rotem Licht beigesetzt ist;

b. an stilliegenden Flöszen, sofern auf ihnen bei Annäherung eines Dampfschiffes ein Zeichen gegeben ist, bei Tage durch Beisetzen einer roten Flagge, bei Nacht durch Beisetzen einer Laterne mit rotem Licht.

Liegen Schiffe oder Flösze hinter Buhnen (Kribben) oder sonstwie gedeckt, so dasz sie von den herankommenden

opwaartsvarend stoomschip minstens de halve stroombreedte, van een stroomafwaartsvarend stoomschip minstens de geheele stroombreedte van zijnen boeg verwijderd blijven.

3. Op sterk gebogen riviervakken, waar zich geen waarschuwpost bevindt, moeten de stroomafwaartsvarende stoomschepen de vaartsnelheid zoolang verminderen, totdat van het roer af over voldoenden afstand in het open riviervak kan gezien worden.

4. Op gedeelten, waar schepen aan landingsbruggen of aan den oever liggen, of bezig zijn met laden of lossen alsook voor havenmonden, moeten de gezagvoerders van naderende en voorbijvarende stoomschepen met of zonder aanhang door gepaste tijdige vermindering der kracht zorg dragen, dat beschadiging van de aan de landingsbruggen, aan den oever of in de haven liggende schepen vermeden wordt.

Wanneer stoomschepen met of zonder aanhang tusschen zulke oevergedeelten of havenmonden en het midden van de rivier varen of opdraaien (wenden), mogen zij niet met grootere kracht varen, dan voor het goed sturen en voor de voortbeweging noodzakelijk is. Hetzelfde geldt bij het voorbijvaren:

a. langs schepen, die voor de uitvoering van rivierwerken, peilingen of metingen op de rivier liggen, voor zooverre daarop bij dag eene rood en witte vlag, bij nacht een lantaarn met rood licht is bijgezet;

b. langs stilliggende vlotten, wanneer daarop bij het naderen van een stoomschip een teeken gegeven is, bij dag door het bijzetten van eene roode vlag, bij nacht door het bijzetten van eene lantaarn met rood licht.

Liggen schepen of vlotten achter kribben of in het algemeen zóó gedekt, dat zij op de naderende stoomschepen

Dampfschiffen aus nicht gesehen werden können, so tritt für diese die Verpflichtung zum Fahren mit verminderter Kraft nur dann ein, wenn hierzu bei Tag durch Beisetzen einer weithin sichtbaren roten Flagge, bei Nacht durch Beisetzen einer Laterne mit rotem Licht aufgefordert ist.

5. Mehr als zwei Schiffe dürfen nur in Notfällen nebeneinander gekuppelt fahren.

6. Das Quertreiben der Schiffe ist, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, untersagt.

7. Die in dieser Polizeiordnung für die Schleppzüge gegebenen Vorschriften gelten, soweit nicht etwas Besonderes bestimmt ist, auch für die geschleppten Flösze.

8. Die Schiffs- und Floszführer sind verpflichtet, auf denjenigen mittelst Tonnen, Baken oder anderer Schiffahrtszeichen oder durch Aufstellen von Wahrschauen erkennbar gemachten Stromstrecken, auf denen besondere Vorsicht erforderlich ist, den Anweisungen und Befehlen, welche die zuständigen Behörden und Beamten in Bezug auf das Durchfahren dieser Stromstrecken erteilen, Folge zu leisten.

In gleicher Weise haben die Schiffs- und Floszführer den Anweisungen Folge zu leisten, welche von den zuständigen Behörden oder Beamten für das Durchfahren solcher nicht besonders erkennbar gemachten Stromstrecken gegeben werden, die sich an eine ober- oder unterhalb befindliche, der vorstehende Bestimmung unterliegende Stromstrecke anschlieszen.

9. Die Schiffs- und Floszführer haben den durch öffentliche Bekanntmachung oder durch Aufstellen von Wahrschauen kundgegebenen Anordnungen der zuständigen Behörden und Beamten der Strom- und Schiffahrtspolizei Folge zu leisten, wodurch

niet kunnen gezien worden, dan treedt voor deze de verplichting om met verminderde kracht te varen slechts dan in, wanneer het verlangen hiertoe is kenbaar gemaakt, bij dag door het bijzetten van eene van verre zichtbare roode vlag, bij nacht door het bijzetten van eene lantaarn met rood licht.

5. Meer dan twee schepen mogen slechts in geval van nood naast elkander gekoppeld varen.

6. Het dwarsstrooms laten drijven van schepen is, behoudens het geval van overmacht, verboden.

7. De in dit politiereglement voor de sleeptreinen gegeven voorschriften gelden, voor zoover niet iets bijzonders bepaald is, ook voor de gesleepte vlotten.

8. De gezagvoerders van schepen en vlotten zijn verplicht op die door tonnen, bakens of andere scheepvaartteekens of door het opstellen van waarschuwposten kenbaar gemaakte riviervakken, waarop bijzondere voorzichtigheid noodig is, de aanwijzingen en bevelen, welke de bevoegde autoriteiten of ambtenaren nopens het varen door deze riviervakken geven, op te volgen.

Desgelijks moeten de gezagvoerders van schepen en vlotten de aanwijzingen opvolgen, welke door de bevoegde autoriteiten of ambtenaren gegeven worden voor het doorvaren van zoodanige niet in het bijzonder kenbaar gemaakte riviervakken, die aan een stroomopwaarts of stroomafwaarts gelegen aan de vorenstaande bepaling onderworpen riviervak aansluiten.

9. De gezagvoerders van schepen en vlotten moeten de door openbare aankondiging of door het opstellen van waarschuwposten bekend gemaakte verordeningen van de bevoegde autoriteiten en ambtenaren der rivier- en scheepvaartpolitie opvolgen, waardoor

a. auf den in Ziffer 8 bezeichneten Stromstrecken die Fahrt bei Nacht oder mit zu tief gehenden Schiffen untersagt,

b. auf Stromstrecken, in denen nach vorheriger Verständigung mit den zuständigen Zivilbehörden militärische Uebungen stattfinden, der Schiffs- und Floszverkehr zeitweilig beschränkt oder untersagt wird.

10. Es ist verboten, die im Strom oder am Ufer befindlichen Schiffahrtszeichen (Bojen, Schwimmer, Baken u. s. w.) zum Anlegen oder Fortbewegen von Schiffen oder von Flöszen zu benutzen oder sonstwie Handlungen vorzunehmen, welche geeignet sind, diese Schiffahrtszeichen unkenntlich oder für ihre Zweckbestimmung minder tauglich zu machen.

11. Die Schiffsführer sind verpflichtet, den zuständigen Aufsichtsbeamten auf Verlangen das sofortige Anbordkommen auf ihr in Fahrt befindliches Schiff zum Zwecke der Vornahme von Aufsichtshandlungen durch geeignete Manöver zu erleichtern. Dies hat zu geschehen, wenn auf dem Schiffe des Aufsichtsbeamten bei Tag eine Flagge gezeigt wird, welche in den Deutschen Staatsgebieten aus dreieckigen schwarz-weisz-roten, im Niederländischen Staatsgebiet aus dreieckigen rot-weisz-blauen Feldern besteht, und bei Nacht am Steuerbord eine nach vorn sichtbare Laterne mit rotem Licht hin- und hergeschwenkt wird.

Ferner sind die Schiffsführer verpflichtet, während der Ausübung ihres Gewerbes die Kesselpapiere mit sich zu führen und den Aufsichtsbeamten zur Einsicht vorzulegen. Auch haben sie den von den Aufsichtsbeamten bei der Revision bezüglich der Ventilbelastung ergehenden Anordnungen Folge zu leisten.

12. Die Anker müssen beim Aufholen so hoch gehoben werden, dasz ihre Un-

a. op de in cijfer 8 aangeduide riviervakken de vaart bij nacht of met te diepgaande schepen verboden wordt,

b. op riviervakken, waarin na vooraf gegaan overleg met de bevoegde burgerlijke autoriteiten militaire oefeningen plaats hebben, de scheep- en vlotvaart tijdelijk beperkt of verboden wordt.

10. Het is verboden, de op de rivier of op den oever aanwezige scheepvaartteekens (boeien, zwempalen, bakens, enz.) tot het aanleggen of voortbewegen van schepen of van vlotten te bezigen of overigens handelingen te verrichten, welke geschikt zijn deze scheepvaartteekens onkenbaar of voor haar doel minder deugdelijk te maken.

11. Wanneer de ambtenaren van het toezicht verlangen dadelijk aan boord van een in de vaart zijnd schip te komen met het doel toezichthandelingen te verrichten, zijn de gezagvoerders verplicht zulks door geschikte manoeuvres te vergemakkelijken. Dit moet geschieden, wanneer op het schip van den ambtenaar van het toezicht bij dag eene vlag getoond wordt, welke op de Duitsche Staatsgebieden uit driehoekige zwart-wit-roode, op Nederlandsch Staatsgebied uit driehoekige rood-wit-blauwe velden bestaat, en bij nacht aan stuurboord eene naar voren zichtbare lantaarn met rood licht heen en weer gezwaaid wordt.

Voorts zijn de gezagvoerders verplicht gedurende de uitoefening van hun bedrijf de ketelpapieren bij zich te hebben en aan de ambtenaren van het toezicht ter inzage voor te leggen. Ook moeten zij de door de ambtenaren van het toezicht bij het onderzoek naar de kleppenbelasting gegeven bevelen opvolgen.

12. De ankers moeten bij het lichten zoo hoog worden opgehaald, dat de

terkante nicht unter den Kiel oder den Boden des Schiffes reicht.

13. Zur Verständigung zwischen dem Führer des Schleppers und den Führern seiner Anhangschiffe dient auf letzteren bei Tag eine Flagge und bei Nacht die nach § 21 Ziffer 5 zu führende Laterne mit weiszem Licht. Die Flagge ist in gleicher Art und Höhe zu führen, wie dies für die Laterne vorgeschrieben ist. Wird die Flagge oder Laterne im Top geführt, so bedeutet dieses, dasz auf dem Schiff alles in Ordnung ist und die Maschinen mit voller Kraft arbeiten können; wird sie auf halbstock gesetzt, so bedeutet dieses, dasz die Maschinen die Kraft zu vermindern haben; wird sie ganz niedergeholt, so bedeutet dieses, dasz die Maschinen sofort stillgestelt werden müssen. Die von dem Führer eines Anhangschiffes gegebenen Signale sind von den Führern aller Schiffe, die sich zwischen dem bezüglichen Anhangschiff und dem Schlepper befinden, sofort in gleicher Weise wiederzugeben. Die zuletzt genannten zwei Signale dürfen nur in Fällen der Gefahr gegeben werden.

Vor dem Stillegen des Schleppzuges oder vor Wiederaufnahme der Fahrt hat der Führer des Schleppers Signale mit der Schiffsglocke zu geben.

Vorschriften für das Vorbeifahren der Schiffe an einander.

1. *In einem Fahrwasser mit genügender Breite.*

§ 6. Schiffe dürfen nur dann in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, wenn das Fahrwasser nach dem jeweiligen Wasserstand unzweifelhaft hinreichen den Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Sie haben in diesem Fall die nachstehenden Vorschriften (§§ 7 bis 9) zu beachten.

onderkant niet beneden de kiel of den bodem van het schip reikt.

13. Tot verkenning tusschen den gezagvoerder van eene sleepboot en de gezagvoerders van hare aanhangschepen dient op deze laatste bij dag eene vlag en bij nacht de volgens § 21 cijfer 5 te voeren lantaarn met wit licht. De vlag is op gelijke wijze en hoogte te voeren, als dit voor de lantaarn voorgeschreven is. Wordt die vlag of lantaarn in top gevoerd, dan beduidt dit, dat op het schip alles in orde is en de werktuigen met volle kracht werken kunnen; wordt zij op halfstok gezet, dan beduidt dit, dat de werktuigen hunne kracht moeten verminderen; wordt zij geheel nedergehaald, dan beduidt dit, dat de werktuigen dadelijk stilgezet moeten worden. De door den gezagvoerder van een aanhangschip gegeven seinen moeten door de gezagvoerders van alle schepen, die zich tusschen het bedoelde aanhangschip en de sleepboot bevinden, terstond op dezelfde wijze herhaald worden. De laatstgenoemde twee seinen mogen alleen in gevallen van gevaar gegeven worden.

Vóór het stilleggen van den sleeptrein of voor het hervatten der vaart moet de gezagvoerder van de sleepboot seinen met de scheepsklok geven.

Voorschriften voor het voorbijvaren van de schepen onderling.

I. *In een vaarwater met voldoende breedte*

§ 6. Schepen mogen slechts dan in dezelfde of in tegengestelde richting elkander voorbijvaren, wanneer naar den waterstand op dat tijdstip het vaarwater ongetwijfeld voldoende ruimte voor de gelijktijdige doorvaart waarborgt. In dit geval moeten zij de navolgende voorschriften (§§ 7—9) in acht nemen.

§ 7. Schiffe, welche sich in verschiedenen, ein gegenseitiges Anlaufen ausschlieszenden Kursen befinden, haben, wenn sie in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, den Kurs einzuhalten, in welchem sie sich befinden.

§ 8. 1. Holt ein mit oder ohne Anhang fahrendes Dampfschiff ein anderes Dampfschiff oder einen Schleppzug, welche im gleichen Kurs vorausfahren, bis auf eine Entfernung von 120 m ein, sodasz bei beiderseitiger Verfolgung dieses Kurses die Gefahr des Anlaufens entstehen würde, so darf das hintere Dampfschiff sich dem vorausfahrenden Dampfschiff oder Schleppzug nicht weiter nähern. Will jedoch das hintere Dampfschiff vorbeifahren, so musz der Führer des hinteren Dampfschiffes dies dem vorausfahrenden dadurch kund tun, dasz er fünf Glockenschläge gibt und, dem vorausfahrenden Schiffe gut sichtbar, bei Tage eine hellblaue Flagge am Vorderschiff wenigstens 3 m über der Reling hissen, bei Nacht eine Laterne mit weiszem Licht quer zum Schiff hin- und herschwenken läszt; die Flagge musz bis nach erfolgter Vorbeifahrt ausgehängt bleiben, ist dann aber sofort einzuholen. Das zu überholende Dampfschiff hat während der Vorbeifahrt seine Kraft zu vermindern und nach Backbord (links), das vorbeifahrende nach Steuerbord (rechts) auszuweichen.

2. Ist der Führer des zu überholenden Dampfschiffs durch besondere Umständegenötigt, nach Steuerbord (rechts) auszuweichen, so hat er rechtzeitig die hellblaue Flagge am Backbord (links) beizusetzen oder die Laterne nach dieser Seite zu schwenken. Das vorbeifahrende Schiff hat alsdann nach Backbord (links) auszuweichen. Auch steht ihm dies frei für den Fall, dasz weder ein Gegenzeichen gegeben, noch in genü-

§ 7. Schepen, welke zich in verschillende koersen bevinden, die een elkander aanvaren uitsluiten, moeten, wanneer zij in dezelfde of in tegengestelde richting elkander voorbij varen, den koers behouden, waarin zij zich bevinden.

§ 8. 1. Wanneer een stoomschip met of zonder aanhang een ander stoomschip of een anderen sleeptrein, welke in denzelfden koers vooruitvaren tot op een afstand van 120 m. heeft ingehaald, zoodat ingeval beide denzelfden koers blijven volgen, gevaar voor aanvaring zoude ontstaan, dan mag het achterste stoomschip het vooruitvarende stoomschip of den sleeptrein niet dichter naderen. Indien evenwel het achterste stoomschip wil voorbijvaren, dan moet de gezagvoerder van het achterste stoomschip dit dien van het vooruitvarende daardoor bekend maken, dat hij vijf klokslagen geeft en, voor het vooruitvarende schip goed zichtbaar, bij dag eene lichtblauwe vlag aan het voorschip minstens 3 Meter boven de reeling hijschen, bij nacht eene lantaarn met wit licht in de richting der breedte van het schip heen en weer zwaaien laat; de vlag moet tot na de voorbijvaart blijven hangen, doch daarna dadelijk ingehaald worden. Het in te halen stoomschip moet gedurende het voorbijvaren zijne kracht verminderen en naar bakboord (links), het voorbijvarende naar stuurboord (rechts) uitwijken.

2. Is de gezagvoerder van het in te halen stoomschip door bijzondere omstandigheden genoodzaakt naar stuurboord (rechts) uit te wijken, dan moet hij tijdig de lichtblauwe vlag aan bakboord (links) bijzetten of de lantaarn naar deze zijde zwaaien. Het voorbijvarende schip moet alsdan naar bakboord (links) uitwijken. Ook staat hem dit vrij ingeval noch een tegensein gegeven, noch in voldoende mate naar bakboord

gendem Masze nach Backbord (links) ausgewichen wird. Die Flagge musz bis nach erfolgter Vorbeifahrt ausgehängt bleiben, ist dann aber sofort einzuholen.

3. Wenn ein mit dem Wind segelndes Schiff ein anderes im gleichen Kurs fahrendes Segel- oder Dampfschiff einholt und an demselben vorbeifahren will, so hat der Führer des hinteren Schiffes seine Absicht rechtzeitig durch Zuruf mit dem Sprachrohr oder durch Hornruf zu erkennen zu geben, worauf das vordere Schiff nach der Leeseite (Unterwindseite) abzuhalten und das hintere Schiff auf der Luvseite (Windseite) auszuweichen und vorbeizufahren hat.

4. Wenn ein Dampfschiff mit oder ohne Anhang ein im gleichen Kurs mit dem Wind segelndes Schiff erreicht und an demselben vorbeifahren will, musz das nämliche Zeichen gegeben werden, das in Ziffer 1 vorgeschrieben ist; auf dieses Zeichen hat das Segelschiff nach der Leeseite (Unterwindseite) abzuhalten und das hintere Schiff auf der Luvseite (Windseite) auszuweichen und vorbeizufahren.

§ 9. 1. Dampfschiffe mit oder ohne Anhang, sowie mit dem Wind segelnde Schiffe, welche sich in entgegengesetzten Kursen begegnen, so dasz die Gefahr des gegenseitigen Anlaufens entstehen würde, müssen nach Steuerbord (rechts) ausweichen.

2. Ist der Führer eines der sich in dieser Weise begegnenden Schiffe durch besondere Umstände genötigt, nach Backbord (links) auszuweichen, so hat er dem ihm begegnenden Schiffe oder Schleppzug diese Absicht rechtzeitig durch folgende Zeichen kund zu geben:

a. wenn das Schiff, welches nach Backbord (links) ausweichen will, ein Dampfschiff mit oder ohne Anhang ist, bei Tage durch fünf Glockenschläge und durch Aushängen einer nach vorn

(links) uitgeweken wordt. De vlag moet tot na de voorbijvaart blijven hangen, doch daarna dadelijk ingehaald worden.

3. Wanneer een met ruimen wind zeilend schip een ander in denzelfden koers varend zeil- of stoomschip inhaalt en dit voorbijvaren wil, dan moet de gezagvoerder van het achterste schip zijn voornemen daartoe tijdig te kennen geven door praaien met den scheepsroeper of door hoorngeblaas, waarop het voorste schip naar de lijzijde (onder den wind) moet afhouden en het achterste schip naar de loefzijde (op de windzijde) moet uitwijken en voorbijvaren.

4. Wanneer een stoomschip met of zonder aanhang een in denzelfden koers voor den wind zeilend schip bereikt en dit voorbijvaren wil, moet hetzelfde teeken gegeven worden als in cijfer 1 is voorgeschreven; op dit teeken moet het zeilschip naar de lijzijde (onder den wind) afhouden en het achterste schip naar de loefzijde (op de windzijde) uitwijken en voorbijvaren.

§ 9. 1. Stoomschepen met of zonder aanhang, alsmede voor den wind zeilende schepen, welke elkander in tegengestelde koersen ontmoeten, zoodat gevaar voor het elkander aanvaren zoude ontstaan, moeten naar stuurboord (rechts) uitwijken.

2. Is de gezagvoerder van een van de elkander aldus ontmoetende schepen door bijzondere omstandigheden genoodzaakt naar bakboord (links) uit te wijken, dan moet hij het hem ontmoetende schip of den sleeptrein met dit voornemen tijdig door de volgende teekens bekend maken:

a. wanneer het schip, dat naar bakboord (links) wil uitwijken, een stoomschip met of zonder aanhang is, bij dag door vijf klokslagen en door het aan stuurboord (rechts) uithangen van eene

sichtbaren hellblauen Flagge am Steuerbord (rechts), bei Nacht durch fünf Glockenschläge und durch quer zum Schiff vorzunehmendes Hin- und Herschwenken einer nach vorn sichtbaren Laterne mit weiszem Licht am Steuerbord (rechts). Die Flagge musz bis nach erfolgter Vorbeifahrt ausgehängt bleiben, ist dann aber sofort einzuholen;

b. wenn das Schiff, welches nach Backbord (links) ausweichen will, ein mit dem Winde segelndes Schiff ist, durch Zuruf mit dem Sprachrohr oder durch Hornruf.

Hierauf haben die einander begegnenden Schiffe nach Backbord (links) auszuweichen.

3. Schiffe ohne Anhang, welche einem zu Berg kommenden Schleppzug in entgegengesetzem Kurs begegnen, dürfen unter keinen Umständen beanspruchen, dasz der Schleppzug ihnen nach Backbord (links) ausweiche.

2. In einem Fahrwasser mit nicht genügender Breite.

§ 10. 1. Wo es an hinlänglichem Raum zum Vorbeifahren (§ 6) mangelt, hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn es voraussichtlich mit einem zu Tal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Talschiff durch die letztere gefahren ist. Befindet sich aber bereits ein zu Berg fahrendes Schiff in der Enge, dann musz das zu Tal fahrende Schiff so lange vor ihr halten, bis das Bergschiff sie durchfahren hat.

2. Erreicht ein zu Berg fahrendes Dampfschiff ohne Anhang das letzte geschleppte Schiff eines vorausfahrenden Schleppzuges unterhalb der Enge auf 120 m, so darf der Schleppzug nicht eher in die Enge hineinfahren, bis das Dampfschiff ohne Anhang an ihm vorbeigenaar voren zichtbare lichtblauwe vlag, bij nacht door vijf klokslagen en door het aan stuurboord (rechts) in de richting der breedte van het schip heen en weer zwaaien van eene naar voren zichtbare lantaarn met wit licht. De vlag moet tot na de voorbijvaart blijven hangen, doch daarna dadelijk ingehaald worden;

b. wanneer het schip, dat naar bakboord (links) wil uitwijken, een voor den wind zeilend schip is, door praaien met den scheepsroeper of door hoorngeblaas.

Hierop moeten de elkander ontmoetende schepen naar bakboord (links) uitwijken.

3. Schepen, zonder aanhang, welke een stroomopwaarts varenden sleeptrein in tegengestelden koers ontmoeten, mogen onder geen omstandigheden vorderen, dat de sleeptrein voor hen naar bakboord (links) zal uitwijken.

2. In een vaarwater met onvoldoende breedte.

§ 10. 1. Waar gebrek aan voldoende ruimte is om elkander voorbij te varen (§ 6), moet het stroomopwaartsvarende schip, wanneer het te voorzien is, dat het in de engte een stroomafwaartsvarend schip zou kunnen ontmoeten, beneden de engte stilhouden, totdat het stroomafwaartsvarende schip laatstgenoemde is doorgevaren. Indien echter een stroomopwaartsvarend schip zich reeds in de engte bevindt, dan moet het stroomafwaartsvarende schip zoolang voor deez stilhouden, totdat het stroomopwaartsvarende schip er doorgevaren is.

2. Wanneer een stroomopwaartsvarend stoomschip zonder aanhang het laatste gesleepte schip van een vooruitvarenden sleeptrein beneden de engte tot op 120 m. heeft ingehaald, mag de sleeptrein de engte niet eerder binnenvaren, dan nadat het stoomschip zonder

fahren ist.

3. Einem in der Enge vorausfahrenden Schiff darf sich ein Dampfschiff nicht mehr als auf 120 m nähern.

3. Besondere Bestimmungen.

a. Für die Schleppzüge.

§ 11. 1. Schleppzüge dürfen, auszer während des gegenseitigen Vorbeifahrens, niemals in gleicher Höhe fahren.

2. Alle Dampfschiffe ohne Anhang und alle mit dem Winde segelnden Schiffe müssen, wenn dazu der erforderliche Raum vorhanden ist, den Schleppzügen ausweichen. Mangelt der hierzu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe, auch wenn ihnen kein Zeichen zum Ausweichen gegeben ist, nach Vorschrift der §§ 8 und 9 ausweichen.

3. Die Führer der Schleppzüge müssen während des Vorbeifahrens von Dampfschiffen mit oder ohne Anhang die Kraft vermindern. Ebenso dürfen Dampfschiffe ohne Anhang während des Vorbeifahrens an Schleppzügen nur mit verminderter Kraft fahren.

4. In einem Schleppzug dürfen sich nur soviel Anhänge befinden, als der Schlepper sicher zu führen vermag.

5. Die Führer von Schleppzügen haben die Abstände der zu einem Schleppzuge vereinigten Schiffe unter einander so zu wählen, dasz der Schiffsverkehr weder gefährdet noch beeinträchtigt wird.

6. Der Zwischenraum zwischen dem Schlepper und dem ersten Anhangschiff darf nicht mehr als 120 m, der Zwischenraum zwischen den einzelnen Anhangschiffen nicht mehr als 80 m betragen.

Werden mehrere Schlepper verwendet,

aanhang den sleeptrein voorbijgevaren is.

3. Een stoomschip mag een schip, dat haar in de engte vooruitvaart, niet dichter dan tot op 120 m. naderen.

3. Bijzondere voorschriften.

a. *Voor de sleeptreinen.*

§ 11. 1. Sleeptreinen mogen, behalve tijdens het elkander voorbijvaren, nimmer naast elkander varen.

2. Alle stoomschepen zonder aanhang en alle voor den wind zeilende schepen moeten voor sleeptreinen uitwijken, als de daartoe gevorderde ruimte voorhanden is. Bij gebrek aan de hiertoe gevorderde ruimte moeten de gezagvoerders van den sleeptrein en van de aanhangschepen, ook dan wanneer hun geen teeken tot uitwijken gegeven is uitwijken overeenkomstig de voorschriften van de §§ 8 en 9.

3. De gezagvoerders van de sleeptreinen moeten kracht verminderen gedurende het voorbijvaren van stoomschepen met of zonder aanhang. Insgelijks mogen stoomschepen zonder aanhang slechts met verminderde kracht varen gedurende het voorbijvaren van sleeptreinen.

4. In een sleeptrein mogen zich slechts zooveel aanhangschepen bevinden als de sleepboot met zekerheid sleepen kan.

5. De gezagvoerders van sleeptreinen moeten de onderlinge afstanden van de tot een sleeptrein vereenigde schepen zoodanig regelen, dat het scheepvaartverkeer noch met gevaar gedreigd, noch belemmerd wordt.

6. De tusschenruimte tusschen de sleepboot en het eerste aanhangschip mag niet meer dan 120 m., de tusschenruimte tusschen de verschillende aanhangschepen niet meer dan 80 m. bedragen.

Wanneer meerdere sleepbooten ge-

so darf der Zwischenraum zwischen den einzelnen Schleppern nicht mehr als 120 m betragen.

7. Führt ein Dampfschiff ein seitlich gekuppeltes Anhangschiff mit sich, so gelten beide Schiffe als ein Schleppzug im Sinne dieser Polizeiordnung.

b. Für die treibenden Schiffe.

§ 12. Einem ohne Hilfe der Segel treibenden Schiffe musz jedes unter Dampf oder Segel fahrende Schiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so musz das treibende Schiff auf die in §8 erwähnten Zeichen mit Hilfe von Rudern und Ankern soweit als möglich zur Seite ausbiegen.

c. Für die lavierenden Schiffe.

§ 13. 1. Lavierende Schiffe dürfen nicht zwischen einem Dampfschiff mit oder ohne Anhang und dem von diesem gehaltenen Ufer fahren. Sie müssen daher schon wenden, bevor sie den Kurs des sich nahenden Dampfschiffes durchkreuzen.

2. Wenn zwei Segelschiffe mit sich kreuzenden Kursen sich einander nähern, so dasz die Gefahr eines Zusammenstoszes besteht, müssen die Führer sich an folgende Bestimmungen halten:

a. ein mit dem Wind segelndes Schiff musz einem Schiff, welches bei dem Wind segelt, ausweichen;

b. ein Schiff, welches über Steuerbord bei dem Wind liegt, musz einem Schiffe, welches über Backbord bei dem Wind liegt, ausweichen;

c. wenn beide mit dem Wind segeln, aber über verschiedenen Bugen liegen, musz das über Steuerbord liegende Schiff dem über Backbord liegenden Schiffe ausweichen;

d. wenn beide mit dem Wind segeln und über demselben Bug liegen, musz das luvwärts fahrende Schiff dem leewärts fahrenden ausweichen;

bruikt worden, mag de tusschenruimte tusschen de verschillende sleepbooten niet meer dan 120 m. bedragen.

7. Voert een stoomschip een zijwaarts gekoppeld aanhangschip mede, dan gelden beide schepen als een sleeptrein in den zin van dit politiereglement.

b. *Voor de drijvende schepen.*

§ 12. Elk stoomschip of voor den wind zeilend schip moet uitwijken voor een zonder hulp van zeilen drijvend schip. Ontbreekt hiertoe de ruimte, dan moet het drijvende schip op de in § 8 voorgeschreven teekens met behulp van riemen en ankers zooveel mogelijk zijwaarts uitwijken.

c. Voor de laveerende schepen.

§ 13. 1. Laveerende schepen mogen niet varen tusschen een stoomschip met of zonder aanhang en den oever welken dit stoomschip houdt. Zij moeten dus reeds wenden, vóórdat zij den koers van het naderende stoomschip kruisen.

2. Wanneer twee zeilschepen met kruisende koersen elkander naderen, zoodat gevaar voor aanvaring bestaat, moeten de schippers zich houden aan de volgende regelen:

a. een met ruimen wind zeilend schip moet uitwijken voor een bij den wind zeilend schip;

b. een schip, dat over stuurboord bij den wind ligt, moet uitwijken voor een schip, dat over bakboord bij den wind ligt;

c. wanneer beide schepen voor den wind zeilen, maar over verschillende boegen liggen, moet het over stuurboord liggende schip voor het over bakboord liggende schip uitwijken;

d. wanneer beide voor den wind zeilen en over denzelfden boeg liggen, moet het loefwaarts varende schip voor het lijwaarts varende uitwijken;

e. ein Schiff, welches vor dem Wind segelt, musz vor jedem anderen Segelschiff ausweichen.

d. Für die Schiffe unter 50 Tonnen (1000 Zentner) Tragfähigkeit und die tief geladenen Schiffe.

§ 14. 1. Die Führer von Schiffen mit weniger als 50 Tonnen (10 000 Zentner) Tragfähigkeit sind verpflichtet, sie auf der Fahrt aus der Nähe der fahrenden Dampfschiffe und Schleppzüge zu halten; sie dürfen in deren Wellenschlag erst hineinfahren, wenn er den Schiffen nicht mehr gefährlich werden kann.

2. Kommt aber ein solches Schiff einem Dampfschiff oder Schleppzug dennoch so nahe, dasz ihm augenscheinlich Gefahr droht, so darf der Führer des Dampfschiffes nicht mit gröszerer Kraft, als zur sicheren Steuerung und zur Fortbewegung erforderlich ist, fahren und hat nötigenfalls die Maschine still zu stellen, wenn dies ohne Gefahr für das Dampfschiff oder die angehängten Schiffe geschehen kann.

3. In der Nähe fahrender, tief geladener, nicht mit einem festen Deck versehener Schiffe von 50 Tonnen (1 000 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang jederzeit mit verminderter Kraft fahren.

VORSCHRIFTEN FÜR DIE FAHRT UNTER BESONDEREN VERHÄLTNISSEN.

1. Pflichten der Führer von Fähren in Bezug auf den Schiffs- und Floszverkehr.

§ 15. Die Führer von Fähren haben auszer den in den besonderen Fährordnungen enthaltenen Vorschriften nachstehendes zu beachten:

a. die Führer der nicht frei fahrenden Fähren müssen den in Fahrt begriffenen

e. een schip, dat voor den wind zeilt, moet voor ieder ander zeilschip uitwijken.

d. *Voor de schepen van minder dan 50 ton (1000 centenaars) laadvermogen en de diep geladen schepen.*

§ 14. 1. De gezagvoerders van schepen van minder dan 50 ton (1000 centenaars) laadvermogen zijn verplicht deze bij de vaart uit de nabijheid van varende stoomschepen en sleeptreinen te houden; zij mogen eerst in den door deze veroorzaakten golfslag invaren, wanneer deze voor de schepen niet meer gevaarlijk worden kan.

2. Indien echter niettemin zulk een schip een stoomschip of sleeptrein zoo nabij komt, dat het blijkbaar gevaar dreigt, dan mag de gezagvoerder van het stoomschip met geen grootere kracht varen, dan voor het goed sturen en voor de voortbeweging noodzakelijk is en moet hij zoo noodig de machine stil zetten, indien dit zonder gevaar voor het stoomschip of de aanhangschepen kan geschieden.

3. In de nabijheid van varende, diep geladen, niet met een vast dek voorziene schepen van 50 ton (1000 centenaars) of meer laadvermogen moeten stoomschepen met of zonder aanhang steeds met verminderde kracht varen.

VOORSCHRIFTEN VOOR DE VAART ONDER BIJZONDER OMSTANDIGHEDEN.

1. Plichten van de gezagvoerders van veren met betrekking tot de scheep- en vlotvaart.

§ 15. De gezagvoerders van veren moeten zich, behalve naar de voorschriften vervat in de bijzondere verordeningen voor de veren, naar het volgende gedragen:

a. de gezagvoerders van de niet vrij varende veren moeten voor de in de

Schiffen und Flöszen das von diesen eingehaltene Fahrwasser frei halten oder frei machen; dabei sind mindestens die in § 5 Ziffer 2 vorgeschriebenen Abstände einzuhalten;

b. die Führer der unter a erwähnten Fähren müssen den Schiffen und Flöszen, welche von Stellen ober- oder unterhalb dieser Fähren abfahren (ablegen), das Fahrwasser frei machen, sofern hierzu von einem Dampfschiffe mit oder ohne Anhang durch die in § 8 Ziffer 1 erwähnten Zeichen, von einem sonstigen Schiffe oder einem Flosz durch Zuruf mit dem Sprachrohr oder durch Hornruf aufgefordert wird;

c. bei Nacht müssen die Schiffe der unter a erwähnten Fähren, wenn sie nicht in Fahrt sind, an der ihnen durch die zuständige Behörde angewiesenen Liegestelle und, wenn ihnen eine solche nicht angewiesen ist, jedenfalls derart liegen, dasz das Fahrwasser frei bleibt.

Kann ausnahmsweise einer Fähre die Liegestelle nur im Fahrwasser angewiesen werden, so musz bei Annäherung von Schiffen die Fähre abgelegt und das Fahrwasser frei gemacht werden; der hierzu von dem sich annähernden Fahrzeuge gemäsz § 16 unter b gegebenen Aufforderung ist schleunigst nachzukommen;

d. bei Nacht müssen die Schiffe der unter a erwähnten Fähren an einer mindestens 6,0 m über Wasser hohen Stelle mit einer Laterne mit grünem Licht und 1,20 m senkrecht unter dieser mit einer zweiten Laterne mit weiszem Licht versehen sein. Bei Fähren am Längsseil ist der oberste Buchtnachen und, wenn statt Buchtnachten Döpper benutzt werden, der oberste über Wasser befindliche Döpper mit einer Laterne mit weiszem Licht zu versehen, welche sich bei Buchtnachen mindestens 3,0 m hoch

vaart zijnde schepen en vlotten het door dezen gevolgde vaarwater vrijlaten of vrijmaken; daarbij moeten minstens de in § 5 cijfer 2 voorgeschreven afstanden in acht genomen worden;

b. de gezagvoerders van de onder *a* genoemde veren moeten voor de schepen en vlotten, die van plaatsen boven of beneden deze veren afvaren (van den wal afsteken), het vaarwater vrij maken, voor zoover hiertoe van af een stoomschip met of zonder aanhang door de in § 8 cijfer 1 omschreven teekens, van af een ander schip of een vlot door praaien met den scheepsroeper of door hoorngeblaas, de uitnoodiging geschiedt;

c. bij nacht moeten de schepen van de onder *a* genoemde veren, wanneer zij niet in de vaart zijn, op de daarvoor door de bevoegde autoriteiten aangewezen ligplaats en, wanneer hun zulk eene ligplaats niet is aangewezen, in elk geval zoodanig liggen, dat het vaarwater vrij blijft.

Wanneer bij uitzondering slechts het vaarwater als ligplaats voor een veerschip kan worden aangewezen, moet bij de nadering van schepen het veerschip van den wal afsteken en het vaarwater vrij gemaakt worden; aan de hiertoe van af het naderende vaartuig overeenkomstig § 16*b* gedane uitnoodiging moet ten spoedigste gevolg gegeven worden;

d. bij nacht moeten de schepen van de onder *a* genoemde veren op eene hoogte van minstens 6 m. boven water van eene lantaarn met groen licht en 1.20 m. loodrecht daaronder van eene tweede lantaarn met wit licht voorzien zijn. Bij veren met een langskabel moet de bovenste bochtaak en, wanneer in plaats van bochtaken boeien gebezigd worden, de bovenste boven water uitstekende boei van eene lantaarn met wit licht voorzien zijn, welke zich bij bochtaken minstens 3 m. boven water moet bevin-

über Wasser befinden musz. Diese Laternen sind die ganze Nacht hindurch helleuchtend zu erhalten;

e. für die freifahrenden Querfähren sind hinsichtlich der Laternenführung die Bestimmungen in vorstehendem Absatz d, hinsichtlich des Verhältnisses zu den Schiffen und Flöszen die für die Schiffe ohne eigene Triebkraft, und, sofern die Fähre durch eigene Triebkraft bewegt wird, die für die Dampfschiffe geltenden Vorschriften maszgebend, insbesondere auch § 5 Ziffer 2 dieser Polizeiordnung.

2. Pflichten der Schiffs- und Floszführer in Bezug auf Fähren.

§ 16. Die Führer von Schiffen und Flöszen haben auszer den in den besonderen Fährordnungen enthaltenen Vorschriften nachstehendes zu beachten:

a. längs der nicht freifahrenden Fähren müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang ihre Kraft soweit vermindern, dasz gefährliche Schwankungen der Fährschiffe vermieden werden;

b. wenn der Führer eines Schiffes veranlaszt ist, bei Nacht an einer Stelle durchzufahren, wo das Schiff einer der unter a erwähnten Fähren im Fahrwasser liegt, so hat er das Fährschiff rechtzeitig durch erkennbare Zeichen, welche bei Dampfschiffen in Glockenschlägen, bei anderen Schiffen in Zuruf durch das Sprachrohr oder in Hornruf bestehen, zum Freimachen des Fahrwassers aufzufordern und bis zur Freimachung der Durchfahrt den Lauf zu mäszigen oder zu hemmen.

3. Durchfahrt durch Brücken.

a. Feste Brücken.

§ 17. 1. Sind bei Tage an einer festen Brücke eine oder mehrere Durchfahrt-

den. Deze lantaarns moeten den ganschen nacht helder schijnend worden gehouden;

e. voor de vrijvarende dwarsveren zijn met betrekking tot het voeren van lantaarns de bepalingen bovengenoemd onder *d*, met betrekking tot de verhouding tot schepen en vlotten die voor de schepen zonder eigen beweegkracht en, voor zoover het veer met eigen beweegkracht bewogen wordt, de voor de stoomschepen geldende voorschriften van toepassing, in het bijzonder ook § 5 cijfer 2 van dit politiereglement.

2. Plichten van de gezagvoerders van schepen en vlotten met betrekking tot veren.

§ 16. De gezagvoerders van schepen en vlotten moeten zich behalve naar de voorschriften vervat in de bijzondere verordeningen voor de veren naar het volgende gedragen:

a. langs de niet vrijvarende veren moeten stoomschepen met of zonder aanhang haar kracht zoodanig verminderen, dat gevaarlijke schommelingen van de veerschepen vermeden worden;

b. wanneer de gezagvoerder van een schip genoodzaakt is bij nacht een riviervak door te varen, waar het schip van een van de onder *a* genoemde veren in het vaarwater ligt, moet hij het veerschip tijdig door duidelijke teekens, die bij stoomschepen in klokslagen, bij andere schepen in praaien met den scheepsroeper of in hoorngeblaas bestaan, uitnoodigen het vaarwater vrij te maken en tot aan de vrijmaking de vaart te matigen of te staken.

3. Doorvaart door bruggen.

a. Vaste bruggen.

§ 17. 1. Zijn bij dag aan eene vaste brug eene of meer doorvaartopeningen

öffnungen durch eine über dem Fahrwasser angebrachte rot und weisze Flagge oder Tafel bezeichnet, so dürfen nur diese Öffnungen von Schiffen und Flöszen zur Durchfahrt benutzt werden.

2. Bei Nacht darf an einer festen Brücke nur durch diejenigen Öffnungen gefahren werden, welche auf der dem sich annähernden Schiffe zugekehrten Seite über dem Fahrwasser durch eine Laterne mit rotem Licht oder dort, wo nach Umständen eine genauere Kennzeichnung als angemessen erscheint, durch zwei Laternen übereinander, die untere mit rotem und die obere mit grünem Licht, bezeichnet sind.

Die Laternen der für die Talfahrt bestimmten Öffnungen dürfen nur nach der Bergseite, der für die Bergfahrt bestimmten Öffnungen nur nach der Talseite sichtbar sein.

3. Die Führer von Dampfschiffen müssen oberhalb und unterhalb von Brücken die Beschickung der Feuer so rechtzeitig erfolgen lassen, dasz unter den Brücken selbst eine starke Rauchentwicklung nicht stattfindet. Während der Durchfahrt durch Brücken ist ein Durchstoszen des Feuers oder Auswerfen von Kohlen verboten.

4. Auf den Strecken von 30 m oberhalb bis 30 m unterhalb von Brücken in Eisenkonstruction ist das Halten oder Anlegen von Dampfschiffen — die Entfernung von der Auszenkante der Eisenkonstruktion bis zum Kamin gemessen — verboten, insofern nicht ein Notfall vorliegt oder eine Ausnahme seitens der zuständigen Polizeibehörde zugelassen ist.

b. Schiffbrücken.

§ 18. 1. Durch Schiffbrücken dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang nicht mit gröszerer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung notwendig ist.

door een boven het vaarwater aangebrachte rood en witte vlag of bord aangeduid, dan mogen slechts die openingen door schepen en vlotten voor de doorvaart worden gebezigd.

2. Bij nacht mag bij eene vaste brug slechts door die openingen gevaren worden, welke aan de naar de naderende schepen toegekeerde zijde boven het vaarwater door een lantaarn met rood licht of, zoo de omstandigheden eene meer nauwkeurige aanduiding wenschelijk maken, door twee lantaarns boven elkaar, de onderste met rood, de bovenste met groen licht aangeduid zijn.

De lantaarns van de voor de vaart stroomafwaarts bestemde openingen mogen slechts stroomopwaarts, die van de voor de vaart stroomopwaarts bestemde openingen slechts stroomafwaarts zichtbaar zijn.

3. De gezagvoerders van stoomschepen moeten boven en beneden bruggen de verzorging der vuren zoo tijdig laten plaats hebben, dat onder de bruggen zelf eene sterke rookontwikkeling niet plaats heeft. Tijdens de vaart onder bruggen is het doorstooten van het vuur of het opgooien van kolen verboden.

4. Op de gedeelten van 30 m. stroomopwaarts tot 30 m. stroomafwaarts van bruggen in ijzerconstructie is het stoppen of aanleggen van stoomschepen — de afstand van den buitenkant der ijzerconstructie tot aan den schoorsteen gemeten — verboden, tenzij een geval van nood aanwezig is of door de bevoegde politie-autoriteiten eene uitzondering is toegelaten.

b. *Schipbruggen.*

§ 18. 1. Stoomschepen met of zonder aanhang mogen door schipbruggen niet met grootere kracht varen dan voor het goed sturen van het schip en zijne voortbeweging noodzakelijk is.

2. Bei Nacht musz der Dampfschiffsführer die Absicht, durch eine Schiffbrücke fahren zu wollen, durch einen Böllerschusz zu erkennen geben und vor der Schiffbrücke warten, bis die Signallaternen auf ihr aufgezogen sind.

Läszt die zuständige Behörde von der Absicht des Dampfschiffsführers, durch die Schiffbrücke fahren zu wollen, an der Brücke mittelst elektrischer Signalvorrichtung Meldung machen, so ist das für diesen Fall durch die zuständige Behörde besonders vorgeschriebene Annäherungssignal an Stelle des Böllerschusses zu verwenden.

3. Die Durchfahrt durch eine Schiffbrücke darf erst erfolgen, wenn jede der beiden Seiten der Brückenöffnung bei Tage durch eine rot und weisze Flagge, bei Nacht, dem sich annähernden Schiffe sichtbar, durch zwei Laternen mit rotem Licht, die eine über der anderen, bezeichnet ist.

Rückwärts dürfen die Laternen nicht sichtbar sein.

4. Auszerdem haben die Schiffs- und Floszführer folgende von der Schiffbrücke aus gegebene Signale zu beachten:

a. das Signal, wodurch das sich nähernde Schiff oder Flosz benachrichtigt wird, dasz eingetretener Hindernisse halber die Brücke nicht geöffnet werden kann. Dies besteht bei Tage in einer blau und weiszen Flagge, bei Nacht in zwei Laternen mit grünem Licht, die eine über der anderen;

b. unterhalb Kehl-Straszburg das Vorsignal, wodurch die sich nähernden Schiffe und Flösze schon auf gröszere Entfernung davon benachrichtigt werden, dasz sie durch die Brücke fahren können. Dies besteht für die Talfahrt bei Tage in einer roten Flagge, bei Nacht in einer Laterne mit rotem Licht, für die Bergfahrt bei Tage in einer weiszen Flagge, bei Nacht in zwei Laternen

2. Bij nacht moet de gezagvoerder van een stoomschip het voornemen, om door eene schipbrug te willen varen door een kanonschot kenbaar maken en moet hij voor de schipbrug wachten, totdat daarop de seinlantaarns geheschen zijn.

Wanneer de bevoegde autoriteiten het voornemen van den gezagvoerder van een stoomschip, om door de schipbrug te varen, aan de brug melden door middel van eene electrische seininrichting, moet het voor dit geval door de bevoegde autoriteiten voorgeschreven bijzondere naderingssein in plaats van het kanonschot worden gegeven.

3. De doorvaart door eene schipbrug mag eerst dan plaats hebben, wanneer van de beide zijden der brugopening, bij dag door eene roode en witte vlag, bij nacht, voor het naderende schip zichtbaar, door twee boven elkander geplaatste lantaarns met rood licht zijn aangeduid.

Naar achteren mogen die lantaarns niet zichtbaar zijn.

4. Bovendien moeten de gezagvoerders van schepen en vlotten de volgende van af de schipbrug gegeven seinen in acht nemen:

a. het sein, waardoor aan het naderende schip of vlot wordt bericht, dat de brug wegens een ingetreden beletsel niet kan geopend worden. Dit sein bestaat bij dag in eene blauw en witte vlag, bij nacht in twee boven elkander geplaatste lantaarns met groen licht;

b. *beneden Kehl—Straatsburg* het voorsein, waardoor aan de naderende schepen en vlotten reeds op grooteren afstand wordt bericht, dat zij door de brug kunnen varen. Dit sein bestaat voor de vaart stroomafwaarts bij dag in eene roode vlag, bij nacht in eene lantaarn met rood licht; voor de vaart stroomopwaarts bij dag in eene witte vlag, bij nacht in twee boven elkander

mit rotem Licht, die eine über der anderen.

5. Die für die Signale an Schiffbrücken verwendeten Flaggen müssen so grosz sein, dasz sie auf die Entfernung, für die sie bestimmt sind, noch deutlich erkannt werden können. Die Breite (Länge) der Flaggen musz der Höhe mindestens gleich sein und darf die Höhe nicht um mehr als die Hälfte überschreiten.

Bei zweifarbigen Flaggen musz die Teilung wagrecht und die untere Hälfte weisz, die obere rot oder blau sein.

Die Flaggen müssen an schräg oder wagrecht angebrachten Stöcken oder Leinen geführt werden oder teilweise in einem Rahmen ausgespannt sein.

4. Fahren der Schiffe und Flösze über Kabel oder Rohrleitungen.

§ 19. Beim Durchfahren aller durch entsprechende Zeichen kenntlich gemachten Stellen, an welchen Telegraphen- oder andere Kabel oder Rohrleitungen auf oder in der Stromsohle liegen, ist das Werfen und Schleppen von Ankern untersagt.

5. Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.

§ 20. 1. Will ein Personen-Dampfschiff an eine Landebrücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Will es an einer Nachenstation anhalten, so ist das Zeichen bei Tag durch Aufhissen einer rot und weiszen Flagge von mindestens 0,50 m Höhe und 0,75 m Breite (Länge), bei Nacht durch Aufhissen einer Laterne mit weiszem Licht auf halbem Mast zu geben. Der Nachenführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, hat bei Tage eine gleiche Flagge, bei Nacht ein weiszes Licht zu zeigen.

2. Bei Annäherung eines Nachens musz die Maschine des Dampfschiffes

geplaatste lantaarns met rood licht.

5. De voor de seinen op schipbruggen te bezigen vlaggen moeten zoo groot zijn, dat zij op den afstand, waarvoor zij bestemd zijn, nog duidelijk zijn te onderkennen. De breedte (lengte) van de vlaggen moet minstens gelijk zijn aan de hoogte en mag die hoogte niet meer dan met de helft overschrijden.

Bij tweekleurige vlaggen moet de verdeeling horizontaal en de onderste helft wit, de bovenste rood of blauw zijn.

De vlaggen moeten aan schuins of horizontaal aangebrachte stokken of lijnen gevoerd worden of gedeeltelijk in een raam gespannen zijn.

4. Varen van schepen en vlotten over kabels of buisleidingen.

§ 19. Bij het doorvaren van alle door duidelijke teekens kenbaar gemaakte plaatsen, waar telegraaf- of andere kabels of buisleidingen in of op den rivierbodem liggen, is het laten vallen of slepen van ankers verboden.

5. Stilhouden van stoomschepen voor personenvervoer.

§ 20. 1. Indien een stoomschip voor personenvervoer aan eene landingsbrug wil aanleggen, moet te voren de klok worden geluid. Indien het wil stilhouden aan een roeibootstation, moet het teeken bij dag door het hijschen van eene roode en witte vlag van minstens 0.50 m. hoogte en 0.75 m. breedte (lengte), bij nacht door het hijschen van eene lantaarn met wit licht op halven mast gegeven worden. De schipper van eene roeiboot, die het stoomschip wil aandoen, moet bij dag eene dergelijke vlag, bij nacht een wit licht toonen.

2. Bij het naderen van eene roeiboot moet de machine van het stoomschip

so zeitig still gestellt und bei dessen Abfahrt so spät wieder in Gang gesetzt werden, dasz der Nachen keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Der Nachenführer musz mit seinem Nachen zeitig herauskommen, in gestreckt paralleler Richtung mit der Fahrt des Dampfschiffes halten und darf nicht eher an dieses heranfahren, als bis die Maschine stillgestellt ist.

3. Die eingestiegenen Personen haben sich auf die Aufforderung des Nachenführers sogleich niederzusetzen.

4. Der Nachen musz von zwei starken, schiffahrtskundigen und als nüchtern bekannten Männern geführt werden, in gutem Zustand, vollständig ausgerüstet und mit der Bezeichnung seiner gröszten zulässigen Einsenkung versehen sein.

5. Die Ortsbehörde hat darauf zu halten, dasz den vorstehend unter Ziffer 4 gedachten Erfordernissen stets genügt werde, nach Umständen sogleich Abhilfe anzuordnen und der Dampfschiffahrtsverwaltung Mitteilung davon zu machen.

6. Andere, als die dazu bestimmten Nachenführer dürfen Personen oder Güter zu einem Dampfschiff nicht bringen oder von ihm nicht abholen.

7. Kommen zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfschiffe gleichzeitig an einem Landungsplatz an, so darf der Führer des zu Berg fahrenden Dampfschiffes das Talschiff in seiner Wendung nicht stören und musz diesem den Vorrang lassen.

Wollen zwei in gleicher Richtung fahrende Dampfschiffe an demselben Landungsplatz anlegen, so hat das erste den Vorrang und darf durch das andere in seiner Anfahrt nicht gehindert werden.

zoo tijdig worden stil gezet en bij de afvaart van de roeiboot zoo laat weder worden aangezet, dat de roeiboot geene gevaarlijke schommelingen ondergaat.

De schipper van de roeiboot moet met zijne roeiboot tijdig uit den wal roeien, in evenwijdige richting met den koers, welken het stoomschip volgt stilhouden en mag dit niet eer aandoen, dan nadat de machine is stil gezet.

3. De personen, die zich in de roeiboot hebben begeven, moeten op bevel van den schipper van de roeiboot dadelijk gaan zitten.

4. De roeiboot moet bemand worden met twee kloeke varensgezellen, bedreven in hun vak en als drankvrij bekend, in goeden staat verkeeren, volledig uitgerust, en van de aanwijzing van haren grootsten toegelaten diepgang voorzien zijn.

5. Het plaatselijk bestuur moet toezien, dat aan de voornoemde onder cijfer 4 gestelde voorschriften te allen tijde voldaan wordt, naar omstandigheden dadelijk de noodige voorzieningen bevelen en daarvan aan de betrokken stoomschipdirectie mededeeling doen.

6. Andere, dan de daartoe aangewezen schippers van roeibooten, mogen personen of goederen niet aan boord van een stoomschip brengen of daarvan afhalen.

7. Wanneer twee in tegengestelde richting varende stoomschepen gelijktijdig aan eene landingsplaats aankomen, mag de gezagvoerder van het stroomopwaartsvarende stoomschip het stroomafwaartsvarende stoomschip bij het opdraaien niet hinderen en moet hij aan dit den voorrang laten.

Wanneer twee in dezelfde richting varende stoomschepen aan dezelfde landingsplaats willen aanleggen, heeft het eerste den voorrang en mag bij dat aanleggen niet door het andere worden gehinderd.

6. *Verhalten während der Fahrt bei Nacht und bei unsichtigem Wetter.*

§ 21. 1. Jedes Dampfschiff ohne Anhang hat bei Nacht zu führen:

a. an oder vor dem vorderen Maste oder in Ermangelung eines Mastes am Kamin oder an einer Stange in einer Höhe von mindestens 6,0 m über dem Schiffsrumpf eine Laterne, welche ein gleichmäsziges und ununterbrochenes helles weiszes Licht entweder über den ganzen Horizont oder mindestens über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompaszstrichen wirft, welche sich auf je 10 Striche zu beiden Seiten des Fahrzeuges verteilen, so dasz ihr Schein, von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet, noch bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinausfällt und eine Lichtstärke besitzt, dasz es bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 4 km weit sichtbar ist;

b. am Steuerbord (rechts) eine Laterne, welche ein gleichmäsziges und ununterbrochenes grünes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaszstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinaus;

c. am Backbord (links) eine Laterne, welche ein gleichmäsziges und ununterbrochenes rotes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaszstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinaus.

Die vorstehend unter b und c genannten grünen und roten Seitenlichter müssen bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 km weit sichtbar sein. Auch müssen sie binnenbords derart abgeblendet sein, dasz das grüne Licht nicht vom Backbord her und das rote

6. *Voorschriften voor de vaart bij nacht en bij slecht zicht.*

§ 21. 1. Elk stoomschip zonder aanhang moet bij nacht voeren:

a. aan of voor den voorsten mast of bij gebrek aan een mast aan den schoorsteen of aan een staak op eene hoogte boven den scheepsromp van niet minder dan 6 m. eene lantaarn, die een gelijkmatig en onafgebroken helder wit licht doet schijnen, hetzij geheel rondschijnend, hetzij minstens over een boog van den horizon van 20 kompasstreken, waarvan 10 streken aan elke zijde van het schip en zoodanig dat zij licht werpt, van af de richting van de as van het schip naar voren gerekend, tot op nog 2 streken achterlijker dan dwars van het schip, welk licht zulk eene sterkte moet bezitten, dat het bij donkeren nacht en goed zicht tot op een afstand van minstens 4 k.m. zichtbaar is;

b. aan stuurboord (rechts) eene lantaarn, die een gelijkmatig en onafgebroken groen licht doet schijnen over een boog van den horizon van 10 kompasstreken en wel van af de richting van de as van het schip naar voren gerekend tot op 2 streken achterlijker dan dwars;

c. aan bakboord (links) eene lantaarn, die een gelijkmatig en onafgebroken rood licht doet schijnen over een boog van den horizon van 10 kompasstreken, en wel van af de richting van de as van het schip naar voren gerekend tot op 2 streken achterlijker dan dwars.

De hierboven onder *b* en *c* genoemde groene en roode zijlichten moeten bij donkeren nacht en goed zicht op een afstand van ten minste 2 k.m. zichtbaar zijn. Ook moeten zij binnenboord zoodanig bedekt zijn, dat het groene licht niet van bakboordzijde en het roode

Licht nicht vom Steuerbord her gesehen werden kann.

2. Jedes Dampfschiff mit Anhang hat bei Nacht auszer den vorstehend unter Ziffer 1 genannten Lichtern noch ein zweites weiszes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit, sowie an gleicher Stelle wie das vorstehend unter Ziffer 1a genannte und zwar 0,80 m bis 1,0 m senkrecht über oder unter ihm zu führen.

Werden mehrere Schiffe dieser Art gleichzeitig zum Schleppen eines Zugs verwendet, so hat jedes Schleppschiff auszer den im vorstehenden Absatz vorgeschriebenen Lichtern ein drittes weiszes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit sowie an gleicher Stelle wie die beiden andern Lichter und zwar 0,80 m bis 1,0 m senkrecht über oder unter diesen Lichtern zu führen.

3. Führt ein Dampfschiff ein seitlich gekuppeltes Anhangschiff mit sich (vergleiche § 11 Ziffer 7), derart, dasz das für ersteres vorgeschriebene Seitenlicht durch das Anhangschiff verdeckt würde, so ist das Seitenlicht an der Auszenseite des letzteren anzubringen.

4. Jedes Dampfschiff ohne Anhang hat bei Nacht ein rückwärts sichtbares weiszes Signallicht am Heck zu führen.

Jedes Dampfschiff mit Anhang hat bei Nacht in einer Höhe von mindestens 3,0 m über dem Schiffsrumpf an einer Stange beim Kamin oder auf dem Steuerstuhl oder Radkasten steuerbords ein gleichmäsziges und ununterbrochenes, auf ¾ km sichtbares rotes Licht zu führen.

Diese Lichter (Absatz 1 und 2) müssen derart geblendet sein, dasz sie von vorn und von seitwärts nicht gesehen werden können.

5. Jedes Schiff von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit, welches bei Nacht ohne eigene Triebkraft

licht niet van stuurboordzijde kan gezien worden.

2. Elk stoomschip met aanhang moet bij nacht behalve de hiervoren onder cijfer 1 genoemde lichten nog een tweede wit licht van gelijke inrichting en lichtsterkte en ter zelfder plaatse als het onder 1 *a* genoemde voeren en wel 0.80 m. tot 1.0 m. loodrecht boven of onder het eerstgenoemde.

Worden meerdere dezer schepen gelijktijdig voor het sleepen van een sleeptrein gebezigd, dan moet elke sleepboot behalve de in de vorige zinsnede voorgeschreven lichten een derde wit licht van gelijke inrichting en lichtsterkte en ter zelfder plaatse als de beide andere lichten voeren en wel 0.80 m. tot 1.0 m. loodrecht boven of onder deze lichten.

3. Voert een stoomschip een zijwaarts gekoppeld aanhangschip mede (Vgl. § 11 cijfer 7) zoodanig, dat het voor het eerstgenoemde voorgeschreven zijlicht door het aanhangschip bedekt zou worden, dan moet het zijlicht aan de buitenzijde van het laatstgenoemde worden aangebracht.

4. Elk stoomschip *zonder* aanhang moet bij nacht een naar achteren zichtbaar wit seinlicht aan het hek voeren.

Elk stoomschip *met* aanhang moet bij nacht op eene hoogte van minstens 3.0 m. boven den scheepsromp aan een staak bij den schoorsteen of op den stuurstoel of de raderkast aan stuurboord een gelijkmatig en onafgebroken tot op ¾ k.m. zichtbaar rood licht voeren.

Deze lichten (1ste en 2de zinsnede) moeten zoodanig bedekt zijn, dat zij van vooruit en van zijwaarts niet gezien kunnen worden.

5. Elk schip van 15 ton (300 centenaars) of meer laadvermogen, dat bij nacht zonder eigen beweegkracht vaart,

in Fahrt ist, einerlei ob es segelt oder treibt, gerudert, geschleppt oder sonstwie fortbewegt wird, hat ein nach allen Seiten sichtbares weiszes Licht vorn mindestens 6,0 m hoch über seinem Rumpf zu führen. Dieses Licht musz auf Schiffen, welche geschleppt werden oder segeln, bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 km weit sichtbar sein.

Die ohne eigene Triebkraft auf sich zu Tal fahrenden Schiffe von 50 Tonnen (1 000 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit müssen bei Nacht auszerdem noch ein weiszes Licht am Bug führen.

Schiffe unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit, auch Nachen, welche bei Nacht ohne eigene Triebkraft fahren, haben ein weiszes Licht derart anzubringen, dasz es von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

6. Den Anhangschiffen eines Schleppzuges ist bei Nacht gestattet, am vorderen Teile des Schiffes eine brennende Laterne mit Milchglasscheiben zu führen, welche nicht über das Schiff hinausleuchtet und nach vorn und nach beiden Seiten vollständig geblendet ist.

7. Schiffe ohne eigene Triebkraft, welche ohne Hilfe der Segel treiben, sowie Schleppzüge dürfen bei Nacht nur bei Mond- oder Sternenhelle fahren. Verdunkelt sich der Himmel während der Fahrt, so müssen die Schiffe sofort an der nächsten geeigneten Stelle beilegen.

8. Die Anwendung elektrischer Bogenlichter und Scheinwerfer während der Fahrt ist untersagt.

9. Bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber u. s. w.) müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang mit verminderter Geschwindigkeit fahren und deren Führer die Glocke mit kurzen Unterbrechungen anschlagen lassen; auf Schiffen, die ohne eigene Triebkraft auf sich fahren, musz mit kurzen Un-

hetzij het zeilt of drijft, geroeid, gesleept of op welke wijze ook voortbewogen wordt, moet voorop minstens 6.0 m. hoog boven den scheepsromp een naar alle zijden zichtbaar wit licht voeren. Dit licht moet op schepen, die gesleept worden of zeilen, bij donkeren nacht en goed zicht tot op een afstand van minstens 2 k.m. zichtbaar zijn.

De op zichzelf zonder eigen beweegkracht stroomafwaarts varende schepen van 50 ton (1000 centenaars) of meer laadvermogen, moeten bij nacht bovendien een wit licht aan den boeg voeren.

Schepen van minder dan 15 ton (300 centenaars) laadvermogen, ook roeibooten, die bij nacht zonder eigen beweegkracht varen, moeten een wit licht zoodanig aanbrengen, dat het van alle zijden duidelijk zichtbaar is.

6. Het is den aanhangschepen van een sleeptrein geoorloofd, bij nacht op het voorschip eene brandende lantaarn met melkglasruiten te voeren, die niet verder dan het schip licht verspreidt en naar voren zoomede naar beide zijden volkomen bedekt is.

7. Schepen zonder eigen beweegkracht, die zonder behulp van zeilen drijven, alsmede sleeptreinen mogen bij nacht slechts varen bij maan- of sterrelicht. Indien de lucht gedurende de vaart betrekt, moeten de schepen dadelijk op de eerste geschikte plaats bijleggen.

8. Gedurende de vaart is het gebruik van electrische booglichten en schijnlichten verboden.

9. Bij slecht zicht (mist, sneeuwjacht enz.) moeten stoomschepen met of zonder aanhang met verminderde snelheid varen en de gezagvoerders met korte tusschenpoozen de scheepsklok luiden; op schepen, die zonder eigen beweegkracht op zich zelf varen, moet met korte tusschenpoozen met den scheeps-

terbrechungen durch das Sprachrohr gerufen oder das Horn geblasen werden.

Kann keines der beiden Ufer mehr gesehen werden, so müssen alle in Fahrt befindlichen Schiffe an der nächsten geeigneten Stelle beilegen. Ausgenommen hiervon sind die durch eigene Triebkraft bewegten Querfähren.

10. Flösze, auch geschleppte, dürfen bei Nacht nicht fahren, es sei denn, dasz sie durch nicht vorherzusehende Umstände verhindert wurden, den Liegeplatz bei Tage zu erreichen.

Jedenfalls haben sie während der Fahrt bei Nacht die in § 27 Ziffer 4 Absatz 1 vorgeschriebenen Lichter zu führen.

Bei Nebel, Schneegestöber, Sturm, Treibeis und Eisgang dürfen Flösze nicht fahren. Werden sie während der Fahrt davon betroffen, so müssen sie an der nächsten erreichbaren Liegestelle beilegen.

7. Verhalten bei hohem Wasserstand.

§ 22. 1. Oberhalb Lauterburg ist bei einem Wasserstand von mehr als 5,0 m am Straszburger Pegel (oberhalb der Rheinbrücke) die Fahrt mit Dampfschiffen untersagt. Zwischen Lauterburg und Maxau dürfen Dampfschiffe dann nicht fahren, wenn der Wasserstand von 7,0 m am Maxauer Pegel (Marke III nach Ziffer 2 und 3) erreicht oder überstiegen ist.

2. Auf der deutschen Stromstrecke unterhalb Maxau sind für die Fahrt der Dampfschiffe von einem der nachbezeichneten Landungsplätze bis zu dem nächsten, nämlich Maxau, Speyer, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz, Biebrich, Bingen, Coblenz, Andernach, Cöln, Düsseldorf, Duisburg-Ruhrort, Wesel und Emmerich, sowie von Emmerichbis zur niederländischen Grenze unter Berücksichtigung der daselbst angebrachten Marken I, II und III (vergleiche Ziffer 3) bei höheren Wasserständen die folgenden Beschränkungen maszgebend:

roeper gepraaid of op den hoorn geblazen worden.

Kan geen der beide oevers meer gezien worden, dan moeten alle varende schepen op de naastbij zijnde geschikte plaats bijleggen. Van dezen maatregel zijn uitgezonderd de met eigen beweegkracht varende dwarsveren.

10. Vlotten, ook gesleepte, mogen bij nacht niet varen, tenzij zij door onvoorziene omstandigheden verhinderd worden, de ligplaats bij dag te bereiken.

In elk geval moeten zij gedurende de vaart bij nacht de in § 27 cijfer 4, 1ste zinsnede, voorgeschreven lichten voeren.

Bij mist, sneeuwjacht, storm, drijfijs en ijsgang mogen vlotten niet varen. Worden zij gedurende de vaart daardoor overvallen, dan moeten zij op de naaste bereikbare ligplaats bijleggen.

7. Voorschriften bij hoogen waterstand.

§ 22. 1. *Boven Lauterburg* is de stoomvaart verboden bij een waterstand van meer dan 5.0 m. aan de peilschaal te Straatsburg (boven de Rijnbrug). Tusschen *Lauterburg en Maxau* mogen stoomschepen niet varen, wanneer de waterstand van 7.0 m. aan de peilschaal te Maxau (merk III volgens cijfer 2 en 3) bereikt of overschreden is.

2. Op het *Duitsche gedeelte van de rivier beneden Maxau* zijn voor de vaart met stoomschepen van een van de hierna te noemen aanlegplaatsen tot de naastvolgende, namelijk: *Maxau, Spiers, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz, Biebrich, Bingen, Coblentz, Andernach, Keulen, Dusseldorp, Duisburg-Ruhrort, Wezel* en *Emmerik*, als mede van *Emmerik* tot aan de Nederlandsche grens, met inachtneming van de daar ter plaatse aangebrachte merken I, II en III (vgl. cijfer 3) bij hoogere waterstanden de volgende beperkingen toepasselijk:

a. bei einem Wasserstand, welcher die Marke I erreicht oder übersteigt, müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zu Tal in der Mitte des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von wenigstens 80 m vom gewöhnlichen Uferrand fahren. Wird bei der Fahrt oder beim Landen eine gröszere Annäherung an das Ufer nötig, so müssen sie mit verminderter Kraft fahren;

b. bei einem Wasserstand, welcher die Marke II erreicht oder übersteigt, dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang bei Nacht überhaupt nicht, bei Tag nur in der Mitte des Stromes und, wenn sie zu Tal gehen, nicht mit gröszerer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung des Schiffes nötig ist. Die zum Verkehr notwendige Annäherung an die einzelnen Stationen, sowie das Anlegen ist ihnen unter Anwendung verminderter Kraft gestattet;

c. bei einem Wasserstand, welcher die Marke III erreicht oder übersteigt, dürfen, den Fall des Übersetzens von einem Ufer zum andern ausgenommen, Dampfschiffe nicht fahren.

3. Die festgesetzten Pegelhöhen der Marken I, II und III sind am Pegel zu:

	I	II	III
Maxau	6,00 m	6,50 m	7,00 m
Speyer	6,30 „	7,00 „	7,60 „
Ludwigshafen	6,40 „	7,40 „	8,00 „
Mannheim ...	6,40 „	7,40 „	8,00 „
Mainz.....	2,75 „	3,50 „	4,75 „
Biebrich	3,55 „	4,30 „	5,55 „
Bingen	3,20 „	4,00 „	5,30 „
Coblenz	5,00 „	6,25 „	7,20 „
Andernach ...	5,80 „	7,10 „	8,10 „
Cöln	5,50 „	6,90 „	7,80 „
Düsseldorf....	5,10 „	6,70 „	7,50 „
Duisb.-Ruhrort	5,30 „	6,90 „	7,60 „
Emmerich ...	5,00 „	6,30 „	6,70 „

a. bij een waterstand, die merk I bereikt of overschrijdt, moeten de stoomschepen met of zonder aanhang stroomafwaarts in het midden der rivier en stroomopwaarts op een afstand van minstens 80 m. van den gewonen oeverrand varen. Wanneer het gedurende de vaart of om aan te leggen noodig wordt den oever nader te komen, moeten zij hare kracht verminderen;

b. bij een waterstand, die merk II bereikt of overschrijdt, mogen de stoomschepen met of zonder aanhang bij nacht in het geheel niet varen, bij dag slechts in het midden der rivier, en wanneer zij stroomafwaarts gaan, niet met grootere kracht, dan voor het goed sturen van het schip noodzakelijk is. De voor den dienst vereischte nadering van de stations, alsmede het aanleggen is hun onder aanwending van verminderde kracht geoorloofd;

c. bij een waterstand, die merk III bereikt of overschrijdt, mogen de stoomschepen niet varen, behalve om van den eenen oever naar den anderen over te zetten.

3. Voor de merken I, II en III zijn de volgende hoogten vastgesteld aan de peilschaal te:

	I.	II.	III.
Maxau	6.00 m.	6.50 m.	7.00 m.
Spiers	6.30 „	7.00 „	7.60 „
Ludwigshafen	6.40 „	7.40 „	8.00 „
Mannheim .	6.40 „	7.40 „	8.00 „
Mainz	2.75 „	3.50 „	4.75 „
Biebrich ..	3.55 „	4.30 „	5.55 „
Bingen	3.20 „	4.00 „	5.30 „
Coblentz...	5.00 „	6.25 „	7.20 „
Andernach.	5.80 „	7.10 „	8.10 „
Keulen ...	5.50 „	6.90 „	7.80 „
Dusseldorp.	5.10 „	6.70 „	7.50 „
Duisburg-Ruhrort .	5.30 „	6.90 „	7.60 „
Emmerik ..	5.30 „	6.30 „	6.70 „

4. Flösze dürfen nicht abfahren, wenn der Wasserstand an dem der Liegestelle zunächst gelegenen Pegel bei steigendem Wasser bereits die nachstehend bezeichnete Höhe erreicht hat und bei fallendem Wasser noch nicht bis zu der nachstehend bezeichneten Höhe gesunken ist; nämlich am Pegel zu:

	bei steigendem Wasser	bei fallendem Wasser
Mannheim-Ludwigsh.	5,80 m	6,10 m
Mainz	3,00 „	3,20 „
Rüdesheim	3,60 „	3,90 „
Coblenz	4,10 „	4,40 „
Andernach	5,00 „	5,30 „
Cöln	4,70 „	5,00 „
Düsseldorf	4,40 „	4,70 „
Duisburg-Ruhrort	4,60 „	5,10 „
Wesel	4,10 „	4,70 „
Emmerich	4,40 „	5,00 „

Ist an einem der vorstehend genannten Plätze ein Wasserstand eingetreten, bei welchem die Abfahrt der Flösze dicht gestattet sein würde, so müssen ine an diesem Platz ankommenden Flösze an der nächsten geeigneten Liegestelle beilegen.

8. *Verhalten in Fällen des Festfahrens, Versinkens oder der Manövrierunfähigkeit.*

§ 23. 1. Der Führer eines Schiffes, das zu sinken droht oder manövrierunfähig geworden ist, ist verpflichtet, mit seinem Schiffe sobald als möglich aus dem Fahrwasser zu weichen.

2. Ist ein Schiff oder ein Flosz im Strom festgefahren oder gesunken, so hat dessen Führer an einer stromaufwärts gelegenen, mindestens 5 km entfernten geeigneten Stelle am Rhein, und, falls innerhalb dieser Entfernung ein schiffbarer Nebenflusz mündet, auch an dem letzteren eine Wahrschau auf-

4. Vlotten mogen niet vertrekken, wanneer de waterstand aan de peilschaal, die het meest nabij de ligplaats gelegen is, bij *wassend* water reeds de hierna te melden hoogte bereikt heeft en bij *vallend* water nog niet tot de hierna te melden hoogte gedaald is en wel aan:

de peilschaal te	bij wassend water.	bij vallend water.
Mannheim-Ludwigshafen	5.80 m.	6.10 m.
Mainz	3.00 „	3.20 „
Rüdesheim	3.60 „	3.90 „
Coblentz	4.10 „	4.40 „
Andernach	5.00 „	5.30 „
Keulen	4.70 „	5.00 „
Dusseldorp	4.40 „	4.70 „
Duisburg-Ruhrort	4.60 „	5.10 „
Wezel	4.10 „	4.70 „
Emmerik	4.40 „	5.00 „

Wanneer op een van de hierboven genoemde plaatsen een waterstand is ingetreden, waarbij de afvaart der vlotten niet zou zijn vergund, moeten de vlotten welke te dier plaatse aankomen aan de naaste geschikte ligplaats bijleggen.

8. *Voorschriften in gevallen van vastvaren, zinken of van onmogelijkheid om te manoeuvreeren.*

§ 23. 1. De gezagvoerder van een schip, hetwelk dreigt te zinken of waarmede niet meer gemanoeuvreerd kan worden, is verplicht met zijn schip zoo spoedig mogelijk het vaarwater te verlaten.

2. Is een schip of een vlot in de rivier vastgevaren of gezonken, dan moet de gezagvoerder daarvan op eene stroomopwaarts op een afstand van minstens 5 k.m. gelegen geschikte plaats aan den Rijn, en, ingeval binnen dien afstand eene bevaarbare bijrivier uitmondt, ook aan die bijrivier een waarschuwpost op-

zustellen, welche bei Tage mit einer roten Flagge, bei Nacht mit einer Laterne mit rotem Licht ausgerüstet ist und anderen Schiffs- und Floszführern zuruft, dasz und wo ein Schiff oder Flosz festgefahren oder gesunken ist.

Diese Wahrschau musz daselbst solange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, dasz jenes Schiff oder Flosz wieder flott geworden oder dasz auf die unter Ziffer 5 erwähnte Anzeige hin eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

3. An den Stellen, wo ein Schiff oder Flosz festgefahren oder gesunken ist, sollen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang in der Bergfahrt nicht mit grösserer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung und zur Fortbewegung nötig ist. In der Talfahrt müssen sie so lange als möglich mit stillgestellter Maschine durchtreiben.

4. Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Floszes hat dessen Liegestelle bei Nacht durch zwei senkrecht übereinander in einem Abstand von nicht weniger als 0,50 m und von nicht mehr als 1,0 m hängende Laternen, die obere mit rotem, die untere mit weiszem Licht zu bezeichnen und dafür zu sorgen, dasz die Lichter während der Nacht helleuchtend erhalten werden. Die Laternen müssen hinreichend hoch und so hängen, dasz das Licht von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

Auf ganz unter Wasser gesunkene Schiffe oder Flösze musz von dem Führer ein Nachen oder eine schwimmende Bake mit den zwei vorerwähnten in gleicher Weise aufzuhängenden Laternen gelegt und erhalten werden.

Befindet sich die Liegestelle eines ganz unter Wasser gesunkenen Schiffes oder Floszes seitlich von dem angebrachten Nachen, so ist an derjenigen Seite, an welcher das Fahrwasser nicht frei ist, eine zweite Laterne mit rotem

stellen, die bij dag met eene roode vlag, bij nacht met eene lantaarn met rood licht uitgerust is en aan de andere gezagvoerders van schepen en vlotten toeroept, dat en waar een schip of vlot vastgevaren of gezonken is.

Deze waarschuwpost moet daar zoolang blijven, totdat zij bericht heeft gekregen, dat bedoeld schip of vlot weder vlot is geworden of dat op de onder cijfer 5 bedoelde kennisgeving eene openbare bekendmaking gevolgd is.

3. Langs plaatsen, waar een schip of vlot vast zit of gezonken is, mogen stoomschepen met of zonder aanhang stroomopwaarts niet met grootere kracht varen, dan voor het goed sturen van het schip en voor de voortbeweging noodig is. Stroomafwaarts moeten zij zoolang mogelijk met stilgezette machine voorbij drijven.

4. Iedere gezagvoerder van een vastgevaren of gezonken schip of vlot moet bij nacht de ligplaats daarvan door twee loodrecht boven elkander op een afstand van niet minder dan 0.50 m. en van niet meer dan 1.0 m. hangende lantaarns, de bovenste met rood, de onderste met wit licht, aanduiden en zorg dragen, dat die lichten gedurende den nacht helder schijnend onderhouden worden. De lantaarns moeten op voldoende hoogte en zoodanig hangen dat het licht van alle zijden duidelijk zichtbaar is.

Boven geheel onder water gezonken schepen of vlotten moet door den gezagvoerder eene schuit of een drijvend baken met de twee bovenbedoelde op gelijke wijze op te hangen lantaarns gelegd en onderhouden worden.

Bevindt zich de ligplaats van een geheel onder water gezonken schip of vlot ter zijde van de aangebrachte schuit, dan moet aan die zijde waar het vaarwater niet vrij is, een tweede lantaarn met rood licht van dezelfde lichtsterkte als

Licht von der nämlichen Lichtstärke wie die erste zu führen.

Das seitliche Anbringen des Nachens ist nur dann gestattet, wenn der Wasserstand das Anbringen über dem gesunkenen Schiff oder Flosz nicht zuläszt.

Bei Tag treten an die Stelle der vorgeschriebenen Laternen weisze Flaggen, mindestens 0,75 m hoch und 1,0 m lang, statt welcher bei gesunkenen Schiffen unterhalb der Spijkschen Fähre schwarze Kugeln von mindestens 0,50 m Durchmesser zu verwenden sind.

5. Der Führer ist ferner verpflichtet, dem nächsten Ortsvorsteher sofort Anzeige zu machen, dasz und wo ein Schiff oder Flosz festgefahren oder gesunken ist. Infolge dieser Anzeige oder der sonst erlangten Kenntnis hat die Ortspolizeibehörde das entstandene Schiffahrtshindernis, sofern dies noch nicht geschehen, in der unter Ziffer 4 vorgeschriebenen Weise auf Kosten des Führers bezeichnen (vermalen) zu lassen.

In Niederland können diese Anzeigen an den zuständigen Stromaufsichtsbeambten erstattet werden, der dann die weiteren Anordnungen zu treffen hat.

6. Wenn von einem Schiff ein Gegenstand verloren wird, der treibend oder gesunken die Schiffahrt hindern oder gefährden kann, ist der Führer verpflichtet, hierüber dem zuständigen Stromaufsichtsbeambten möglichst bald Anzeige zu machen.

7. Die Beseitigung von Schiffen, Flöszen und anderen Gegenständen, welche gesunken, gestrandet oder auf den Grund geraten sind, kann durch die zuständige Behörde, wenn solche nach deren Ansicht die Schiffahrt hindern oder gefährden, unbeschadet des Ande eerste gevoerd worden.

Het terzijde aanbrengen van de schuit is slechts dan geoorloofd, als de waterstand het aanbrengen boven het gezonken schip of vlot niet toelaat.

Bij dag komen in de plaats van de voorgeschreven lantaarns witte vlaggen, minstens 0.75 m. hoog en 1.0 m. lang, in plaats van welke bij gezonken schepen beneden het *Spijksche veer* zwarte bollen van minstens 0.50 m. middellijn moeten aangewend worden.

5. De gezagvoerder is daarenboven verplicht dadelijk kennis te geven aan den dichtst bij zijnden burgemeester, dat en waar een schip of vlot vastgevaren of gezonken is. Naar aanleiding van deze kennisgevenig of wanneer zij van het ongeval langs eenen anderen weg mocht kennis dragen, moet de plaatselijke politie-autoriteit het voor de scheepvaart ontstane beletsel, voor zoover dit nog niet reeds is geschied, op de onder cijfer 4 voorgeschreven wijze op kosten van den gezagvoerder doen aanduiden.

In *Nederland* kunnen deze kennisgevingen aan de betrokken ambtenaren van het rivierbeheer gedaan worden, die dan de verdere maatregelen nemen moeten.

6. Wanneer van een schip een voorwerp verloren gaat, hetwelk, drijvend of gezonken, voor de scheepvaart hinderlijk of gevaarlijk kan zijn, is de gezagvoerder verplicht hiervan zoo spoedig mogelijk kennis te geven aan den betrokken ambtenaar van het rivierbeheer.

7. De bevoegde autoriteiten kunnen tot opruiming van schepen, vlotten en andere voorwerpen, welke gezonken, gestrand of aan den grond geraakt zijn, overgaan, wanneer deze naar hun oordeel voor de scheepvaart hinderlijk of gevaarlijk zijn, onverminderd de aan-

spruchs auf Ersatz der ihr hierdurch erwachsenen Kosten, veranlaszt werden.

Die Beseitigung erfolgt, wenn solche nach Ansicht der zuständigen Behörde keinen Aufschub leidet oder wenn die Beteiligten sie verweigern oder nicht anzutreffen sind, ohne weiteres. In anderen Fällen wird den Beteiligten eine angemessene Frist gesetzt; erfolgt innerhalb dieser die Beseitigung nicht oder nicht vollständig, so wird sie staatsseitig herbeigeführt. Die nach Landesrecht den betreffenden Behörden zukommenden weitergehenden Befugnisse werden durch vorstehende Bestimmungen nicht berührt.

8. Die Bestimmungen unter Ziffer 1 bis 7 finden gleichmäszig Anwendung, wenn auf dem Strom vorhandene Anlagen (Landebrücken, Badeanstalten, Mühlen und dergleichen) gesunken sind. Die den Führern der Schiffe und Flösze auferlegten Verpflichtungen liegen auch den Besitzern solcher Anlagen ob.

9. Die Bestimmungen Ziffer 3 und Ziffer 4 Absatz 1 und 5 finden gleichmäszig Anwendung auf im Strom befindliche manövrierunfähige Schiffe. In diesem Falle dürfen auch die für die Fahrt bei Nacht vorgeschriebenen Lichter nicht geführt werden.

9. *Besondere Vorschriften für die Schleppschiffart zwischen St. Goar und Mainz.*

§ 24. Die Ausübung der Schleppschiffahrt bei Nacht ist zwischen St. Goar und Mainz, sobald der Wasserstand am Mainzer Pegel 0,75 m oder darunter beträgt, gänzlich untersagt.

§ 25. 1. Zwischen St. Goar und Bingen darf einem Dampfschiff seitlich kein Schiff angehängt werden. Ausgenommen sind solche Fälle, in welchen beschädigte Schiffe auf andere Weise nicht fortzuschaffen sind.

spraak op vergoeding van de kosten, die hun hierdoor veroorzaakt worden.

De opruiming heeft plaats zonder meer, wanneer deze naar het oordeel van de bevoegde autoriteiten geen uitstel kan lijden of wanneer de belanghebbenden deze weigeren of niet te vinden zijn. In andere gevallen wordt aan de belanghebbenden een gepaste termijn gesteld; geschiedt binnen dien termijn de opruiming niet of niet volledig, dan wordt zij vanwege den Staat uitgevoerd. De verder strekkende bevoegdheden, die aan de betrokken autoriteiten volgens de wetten van het land toekomen, worden door de voorafgaande bepalingen niet aangetast.

8. De bepalingen onder cijfer 1 tot en met 7 zijn eveneens van toepassing, wanneer op de rivier aanwezige inrichtingen (landingsbruggen, badinrichtingen, molens en dergelijke) gezonken zijn. De aan de gezagvoerders van schepen en vlotten opgelegde verplichtingen gelden ook voor de bezitters van zoodanige inrichtingen.

9. De bepalingen onder cijfer 3 en cijfer 4 zinsnede 1 en 5 zijn eveneens van toepassing op zich op de rivier bevindende schepen, waarmede niet meer gemanoeuvreerd kan worden. In dit geval mogen ook de voor de vaart bij nacht voorgeschreven lichten niet gevoerd worden.

9. *Bijzondere voorschriften voor de sleepvaart tusschen St. Goar en Mainz.*

§ 24. De uitoefening van de sleepvaart bij nacht tusschen *St. Goar* en *Mainz* is geheel verboden, zoodra de waterstand aan de peilschaal te *Mainz* 0.75 m. of lager is.

§ 25. 1. Tusschen *St. Goar* en *Bingen* mag aan een stoomschip zijdelings geen schip vastgekoppeld worden. Hiervan uitgezonderd zijn slechts zulke gevallen, waarin beschadigde schepen niet op eene andere wijze kunnen weggevoerd worden.

2. Auf der gleichen Stromstrecke dürfen in einem zu Berg fahrenden Schleppzuge nicht mehr als drei, in einer Linie zu haltende, Anhangschiffe, in einem zu Tal fahrenden nicht mehr als vier Anhangschiffe, je zwei und zwei nebeneinander gekuppelt, sich befinden. Einschlieszlich der Schlepper darf kein Schleppzug aus mehr als fünf Schiffen bestehen. Nebeneinander gekuppelte Schiffe sollen annähernd von gleicher Grösze sein; doch dürfen neben einem groszen Schiffe zwei kleinere Schiffe hintereinander angekuppelt werden, deren Gesamtlänge jedoch diejenige des groszen nicht übersteigen darf. Die beiden hintereinander gekuppelten kleineren Schiffe gelten dann als *ein* Schiff.

10. *Besondere Vorschriften für die Schleppschiffahrt zwischen Sondernheim und Straszburg.*

§ 26. 1. Zwischen Straszburg und Sondernheim dürfen zu Tal fahrende Schleppzüge in nicht mehr als zwei Anhanglängen mit je zwei Schiffen nebeneinander gefahren werden.

2. Nebeneinander gekuppelte Schiffe sollen annähernd von gleicher Grösze sein; doch dürfen neben einem groszen Schiffe zwei kleinere Schiffe hintereinander angekuppelt werden, deren Gesamtlänge jedoch diejenige des groszen nicht übersteigen darf. Die beiden hintereinander gekuppelten kleineren Schifte gelten dann für die Anwendung der Ziffer 1 als *ein* Schiff.

3. Dem Dampfschiff darf seitlich kein Schiff angehängt werden. Ausgenommen sind nur solche Fälle, in welchen beschädigte Schiffe auf andere Weise nicht fortzuschaffen sind.

VORSCHRIFTEN FÜR DAS STILLIEGEN.

§ 27. 1. Wenn Schiffe, Flösze, Bag-

2. Op hetzelfde riviervak mogen in een stroomopwaartsvarenden sleeptrein niet meer dan drie in eene lijn te houden aanhangschepen, in een stroomafwaartsvarenden niet meer dan vier aanhangschepen, twee aan twee naast elkander gekoppeld, aanwezig zijn. Met inbegrip van de sleepende stoomschepen mag een sleeptrein uit niet meer dan vijf schepen bestaan. Naast elkander gekoppelde schepen moeten ongeveer van gelijke grootte zijn; echter mogen naast een groot schip twee kleinere schepen achter elkander vastgekoppeld worden, mits hunne gezamenlijke lengte die van het groote niet overtreft. De beide achter elkander gekoppelde kleinere schepen gelden dan als *één* schip.

10. *Bijzondere voorschriften voor de sleepvaart tusschen Sondernheim en Straatsburg.*

§ 26. 1. Tusschen *Straatsburg* en *Sondernheim* mogen stroomafvarende sleeptreinen met niet meer dan twee aanhanglengten elk van twee schepen naast elkander gevaren worden.

2. Naast elkander gekoppelde schepen moeten ongeveer van gelijke grootte zijn; echter mogen naast een groot schip twee kleinere schepen achter elkander vastgekoppeld worden, mits hunne gezamenlijke lengte die van het groote niet overtreft. De beide achter elkander gekoppelde kleinere schepen gelden dan voor de toepassing van cijfer 1 als *één* schip.

3. Aan een stoomschip mag zijdelings geen schip vastgekoppeld worden. Hiervan uitgezonderd zijn slechts zulke gevallen, waarin beschadigde schepen niet op eene andere wijze kunnen weggevoerd worden.

VOORSCHRIFTEN VOOR HET STILLIGGEN.

§ 27. 1. Wanneer schepen, vlotten,

germaschinen oder ähnliche Apparate auszerhalb der Häfen halten oder vor Anker gehen, so müssen sie gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden, dasz einerseits das Fahrwasser für die durchgehende Schiffahrt offen bleibt und andererseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestoszen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird. Auf den Flöszen musz überdies bei Tag und Nacht hinreichende Wachtmannschaft vorhanden sein; ebenso auf Schiffen, Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten dann, wenn sie ausnahmsweise im Fahrwasser oder in dessen Nähe an Stellen halten, die in der Regel nicht als Liegeplatz benutzt werden.

Werden Anker — Buganker oder Seitenanker — im Fahrwasser oder in dessen Nähe ausgeworfen, so sind ihre Liegestellen durch lichtblaue Döpper zu bezeichnen. Diese Döpper sind bei Baggermaschinen oder ähnlichen Apparaten sämtlich, bei Schiffen und Flöszen nur, insoweit sie die Stelle von Seitenankern bezeichnen, oder insofern Buganker nach ihrer Lage zum Schiffskörper andere vorbeifahrende Schiffe gefährden können, bei Nacht mit weiszem Licht zu versehen.

2. Auszerhalb der Häfen dürfen nicht mehr als drei Schiffe in der Breite des Stromes nebeneinander liegen. Diejenigen Stromflächen, auf denen das Nebeneinanderliegen von mehr als drei Schiffen zugelassen werden kann, werden von den zuständigen Landesbehörden als solche bezeichnet und öffentlich bekannt gegeben.

Wo die Verhältnisse des Fahrwassers es nicht gestatten, dasz die fahrenden Dampfschiffe weiter als 40 m vom Ufer entfernt bleiben, darf nur *eine* Reihe von Schiffen am Ufer liegen.

Im Fahrwasser der Stromengen, der

baggerwerktuigen of dergelijke toestellen buiten de havens stilhouden of voor anker gaan, moeten zij behoorlijk vastgemeerd en te allen tijde zoodanig gelegd worden, dat eenerzijds het vaarwater voor de doorgaande scheepvaart open blijft en anderzijds het gevaar, van door den golfslag tegen den oever gestooten of anderszins beschadigd te worden, uitgesloten is. Op de vlotten moet bovendien bij dag en bij nacht een voldoende wacht aanwezig zijn; eveneens op schepen, baggerwerktuigen en dergelijke toestellen dan, wanneer zij bij uitzondering in het vaarwater of in de nabijheid daarvan stilliggen op plaatsen, die in den regel niet als ligplaats gebezigd worden.

Wanneer ankers — boegankers of zijankers — in het vaarwater of in de nabijheid daarvan worden uitgeworpen, moeten hunne ligplaatsen door lichtblauwe drijftonnen worden aangewezen. Deze drijftonnen moeten bij baggerwerktuigen en dergelijke toestellen alle, bij schepen en vlotten slechts, voor zoover zij de plaats van zijankers aanwijzen, of voor zoover boegankers door hunne ligging ten opzichte van den scheepsromp voor andere voorbijvarende schepen gevaar kunnen opleveren, bij nacht van een wit licht voorzien zijn.

2. Buiten de havens mogen nooit meer dan drie schepen in de breedte van de rivier naast elkander liggen. Die rivieroppervlakten, waarop het naast elkander liggen van meer dan drie schepen toegelaten kan worden, worden door de bevoegde autoriteiten der landen als zoodanig aangewezen en openbaar bekend gemaakt.

Waar de gesteldheid van het vaarwater niet toelaat, dat de varende stoomschepen op een afstand van meer dan 40 m. van den oever blijven, mag slechts *eene* rij schepen aan den oever liggen.

In het vaarwater van de rivierengten,

Schiffbrücken and der Mündungen von Nebenflüssen, Kanälen und Häfen, dann im Kurs der nicht frei fahrenden Fähren und im Kurs der Personendampfschiffe von und nach den Landebrücken dürfen Schiffe und Flösze weder halten noch anlegen. Auch dürfen Schiffe und Flösze oberhalb und unterhalb der Landebrücken nicht ganz oder teilweise über diese hinausragend liegen.

Schiffe und Flösze, welche vor den durch Tafeln kenntlich gemachten Anfahrtstellen von Nachenfähren anlegen, müssen vom Ufer so weit entfernt bleiben, dasz die Nachenfähren ungehindert ab- und anfahren können.

3. Sind Schiffe, Flösze, Baggermaschinen oder ähnliche Apparate an Stellen vor Anker gegangen, an welchen dies sonst nicht zu geschehen pflegt, oder liegen sie auszerhalb der Häfen im Fahrwasser oder in dessen Nähe, so ist bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber u. s. w.) auf Dampfschiffen mindestens alle fünf Minuten die Glocke anzuschlagen, von anderen Fahrzeugen und von Flöszen aus aber eben so oft durch das Sprachrohr zu rufen oder das Horn zu blasen.

4. Alle auszerhalb der Häfen auf dem freien Strom liegenden Schiffe, Flösze, Baggermaschinen oder ähnlichen Apparate müssen bei Nacht ununterbrochen durch Laternen mit weiszem Licht beleuchtet sein. Auf Flöszen müssen in jeder der beiden dem Fahrwasser zugekehrten Ecken mindestens 4,0 m hoch, auf einer hohen, weit sichtbaren Stelle zwei Laternen, welche mindestens 2,0 m, höchstens 4,0 m Abstand von einander haben, nebeneinander aufgerichtet werden. Auf den übrigen Fahrzeugen ist eine Laterne mindestens 3,0 m hoch über dem Rumpf auf der Fahrwasserseite anzubringen; liegen sie ausnahmsweise

van de schipbruggen en van de mondingen van bijrivieren, kanalen en havens, voorts in den koers van de niet vrijvarende veren en in den koers van de stoomschepen voor personenvervoer van en naar de landingsbruggen, mogen schepen en vlotten stilhouden noch aanleggen. Ook mogen schepen en vlotten boven- of benedenwaarts van de landingsbruggen niet zoodanig liggen, dat zij geheel of gedeeltelijk voor deze uitsteken.

Schepen en vlotten, welke voor de door borden aangeduide aanlegplaatsen van schuitenveren bijleggen, moeten zoover van den oever verwijderd blijven, dat de veerschuiten ongehinderd kunnen af- en aanvaren.

3. Zijn schepen, vlotten, baggerwerktuigen of dergelijke toestellen voor anker gegaan op plaatsen, waar dit in den regel niet geschiedt, of liggen zij buiten de havens in het vaarwater of in de nabijheid daarvan, dan moet bij slecht zicht (mist, sneeuwjacht, enz.) op stoomschepen minstens elke vijf minuten de klok worden geluid, van af andere vaartuigen en van af vlotten even dikwijls met den scheepsroeper worden gepraaid of op den hoorn worden geblazen.

4. Alle buiten de havens op de open rivier liggende schepen, vlotten, baggerwerktuigen of dergelijke toestellen moeten bij nacht onafgebroken verlicht zijn door lantaarns met wit licht. Op vlotten moeten in elken van de beide naar de zijde van het vaarwater toegekeerde hoeken minstens 4.0 m. hoog, op een hooge, ver zichtbare plaats twee lantaarns met wit licht, op een onderlingen afstand van minstens 2.0 m., hoogstens 4.0 m. naast elkander geplaatst worden.

Op de overige vaartuigen moet eene lantaarn minstens 3.0 m. hoog boven den romp aan de zijde van het vaarwater worden aangebracht; liggen zij bij

so, dasz auf beiden Seiten Fahrwasser ist, so ist auf beiden Seiten eine Laterne derart anzubringen, dasz sie zu Berg und zu Tal fortdauernd gesehen werden kann.

Auf Schiffen, auf denen wegen Gefährlichkeit ihrer Ladung kein Licht brennen darf, musz während der Nacht eine Wache ausgestellt sein, welche die sich nähernden Schiffe rechtzeitig durch das Sprachrohr oder durch Hornruf zu warnen hat.

5. Die hier für die Flösze getroffenen Bestimmungen finden auch auf die im Bau begriffenen Flösze Anwendung

6. Wenn Baggermaschinen oder ähnliche Apparate in einer Stromstrecke beschäftigt sind, in welcher sie von den herankommenden Schiffen nicht rechtzeitig erblickt werden können, so sind vor und hinter ihrem Standort rote Tonnen auszulegen. Dies hat in einer solchen Entfernung zu geschehen, dasz die Schiffe rechtzeitig ihren Kurs durch ein von der Maschine nicht gesperrtes Fahrwasser nehmen können.

Liegen solche Maschinen oder Apparate im Fahrwasser, so haben sie auf derjenigen Seite, an welcher Schiffe und Flösze am Besten vorbeifahren können, eine rot und weisze Flagge auszulegen.

Vorschriften für festliegende Landebrücken, Badeanstalten, Schiffmühlen und ähnliche Anlagen.

§ 28. Für Landebrücken, Badeanstalten, Schiffmühlen und ähnliche Anlagen, welche auf dem Strom festliegen, sind auszer den durch die zuständige Behörde festgesetzten Bedingungen folgende Vorschriften maszgebend:

a. sie müssen in sicherer, vollen Schutz gegen das Abtreiben bietender Weise befestigt sein; erfolgt die Befes-

uitzondering zoodanig, dat er aan beide zijden vaarwater is, dan moet aan beide zijden eene lantaarn zoodanig worden aangebracht, dat zij stroomopwaarts en stroomafwaarts voortdurend kan gezien worden.

Op schepen, waarop wegens de gevaarlijkheid van de lading geen licht mag branden, moet gedurende den nacht een wacht aanwezig zijn, die de naderende schepen door tijdig praaien met den scheepsroeper of door hoorngeblaas moet waarschuwen.

5. De hier voor de vlotten vastgestelde bepalingen gelden ook voor de in aanbouw zijnde vlotten.

6. Wanneer baggerwerktuigen of dergelijke toestellen aan het werk zijn in een riviervak, waarop zij vanaf de aankomende schepen niet tijdig gezien kunnen worden, dan moeten voor en achter hunne ligplaats roode tonnen gelegd worden. Dit moet op zoodanigen afstand plaats hebben, dat de schepen tijdig hunnen koers kunnen nemen door een niet door het werktuig versperd vaarwater.

Liggen zulke werktuigen of toestellen in het vaarwater, dan moeten zij aan dien kant, langs welken schepen en vlotten het best kunnen voorbij varen, een rood en witte vlag uitsteken.

Voorschriften voor vastliggende landingsbruggen, badinrichtingen, molens op vaartuigen en dergelijke inrichtingen.

§ 28. Voor landingsbruggen, badinrichtingen, molens op vaartuigen en soortgelijke inrichtingen, welke op de rivier vast liggen, zijn behalve de door de bevoegde autoriteit vastgestelde voorwaarden de volgende voorschriften van kracht:

a. zij moeten op veilige, volledigen waarborg tegen afdrijven biedende wijze

tigung durch Anker, so dürfen diese nicht im Fahrwasser oder dessen Nähe ausgeworfen sein;

b. sie müssen derart liegen, dasz das Fahrwasser für die durchgehende Schiffahrt offen bleibt und die Gefahr, durch Wellenschläge gegen das Ufer gestoszen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird;

c. sie müssen bei Nacht durch Laternen mit weiszem Licht beleuchtet sein, welche mindestens 4,0 m hoch über dem Deckboden nach der Fahrwasserseite, zu Berg und zu Tal fortdauernd sichtbar, anzubringen sind.

Vorschriften für den Leinpfad und den Leinzug.

§ 29. 1. Die am Leinpfadufer liegenden Schiffe müssen, wenn an ihnen vom Ufer aus gezogene Schiffe vorbeifahren, entweder den Mast niederlegen oder so weit vom Ufer abgelegt werden, dasz das Zugseil unter ihnen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seils musz die Bemannung des stilliegenden Schiffes behilflich sein.

2. Die am Leinpfadufer liegenden Flösze, und zwar auch die im Bau begriffenen, müssen mit vollständigen Seilleitungen versehen sein. Auch dürfen diese Flösze, sofern sie nicht auf der Reise begriffen sind, nicht über 80 m in den Strom reichen. Der Flöszer ist verbunden, die Zangen (Bindehölzer) gleichmäszig mit dem Flosz abzuschneiden und die Anker so zu setzen, dasz sie der Schiffahrt nicht hinderlich sind.

Die Floszmannschaft musz die Schiffe, welche das Flosz umsäumen können, an ihm vorbeiziehen.

3. Am Leinpfadufer befindliche Ba-

bevestigd zijn; geschiedt die bevestiging door ankers, dan mogen deze niet in het vaarwater of in de nabijheid daarvan zijn uitgeworpen;

b. zij moeten zoodanig liggen, dat het vaarwater voor de doorgaande scheepvaart open blijft en het gevaar, om door den golfslag tegen den oever gestooten of anderszins beschadigd te worden, uitgesloten is;

c. zij moeten bij nacht verlicht zijn door lantaarns met wit licht, die minstens 4.0 m. boven den dekvloer aan de zijde van het vaarwater zoodanig moeten aangebracht worden, dat zij stroomop- en stroomafwaarts voortdurend zichtbaar zijn.

Voorschriften voor het jaagpad en het jagen.

§ 29. 1. De aan den jaagpadoever liggende schepen moeten, wanneer hen van af dien oever getrokken schepen voorbijvaren, hetzij den mast strijken, hetzij zoover van den oever verwijderd worden, dat de jaaglijn onder hen doorgetrokken kan worden. Bij het doen passeeren van de jaaglijn moet de bemanning van het stilliggend schip behulpzaam zijn.

2. De aan den jaagpadoever liggende vlotten, alsmede de in aanbouw zijnde, moeten voorzien zijn van volledige jaaglijnleiders. Ook mogen deze vlotten, wanneer zij niet onderweg zijn, niet verder dan tot 80 m. in de rivier reiken. De gezagvoerder is verplicht om de bindbalken gelijk met het vlot af te snijden en de ankers zoodanig te zetten, dat zij voor de scheepvaart niet hinderlijk zijn.

De bemanning van het vlot moet de schepen, die niet dicht langs en om het vlot heen kunnen varen, langs dit laatste voorbij trekken.

3. Aan den jaagpadoever liggende

deanstalten oder sonstige Anlagen, welche den Leinzug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

4. Auf dem Leinpfad selbst dürfen weder Anlagen errichtet, noch Gegenstände gelagert werden, welche der Ausübung des Schiffszuges hinderlich sein würden.

badinrichtingen of dergelijke inrichtingen, die het jagen hinderen, moeten door de houders van volledige jaaglijnleiders voorzien worden.

4. Op het jaagpad zelf mogen noch inrichtingen opgericht, noch voorwerpen neergelegd worden, die voor de uitoefening van den jaagdienst hinderlijk zouden kunnen zijn.

Schiffe mit eigener Triebkraft.

§ 30. Die für Dampfschiffe maszgebenden Vorschriften dieser Polizeiordnung gelten entsprechend für alle Schiffe mit eigener Triebkraft.

Stoomschepen en andere schepen met eigen beweegkracht.

§ 30. De voor stoomschepen van kracht zijnde bepalingen van dit politiereglement gelden op overeenkomstige wijze voor alle schepen met eigen beweegkracht.

Begriff der Nacht.

§ 31. In den Vorschriften über die Lichterführung und sonstige Signalgebung (§ 5 Ziffer 4, 11 und 13, § 8 Ziffer 1, § 9 Ziffer 2a, § 15 unter d, § 17 Ziffer 2, § 18 Ziffer 2, 3 und 4, § 20 Ziffer 1, § 21 Ziffer 1 bis 6 und 10, Absatz 2, § 23 Ziffer 2, 4 und 9, § 27 Ziffer 1 und 4, § 28 unter c) ist unter Nacht die Ortszeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu verstehen.

In den Vorschriften über die Fahrt (§ 5 Ziffer 9a, § 15 unter c, § 16 unter b, § 21 Ziffer 7 und 10 Absatz 1, § 22 Ziffer 2 b, § 24) ist unter Nacht die Zeit von Eintritt der Dunkelheit (spätestens eine Stunde nach Sonnenuntergang) bis zum Tagesanbruch (frühestens eine Stunde vor Sonnenaufgang) zu verstehen.

Begrip van nacht.

§ 31. In de voorschriften betreffende het voeren van lichten en het geven van andere seinen (§ 5 cijfers 4, 11 en 13; § 8 cijfer 1; § 9 cijfer 2*a*; § 15*d*; § 17 cijfer 2; § 18 cijfers 2, 3 en 4; § 20 cijfer 1; § 21 cijfers 1 tot en met 6 en 10, zinsnede 2; § 23 cijfers 2, 4 en 9; § 27 cijfers 1 en 4; § 28 *c*) moet onder nacht verstaan worden de plaatselijke tijd van zonsondergang tot zonsopgang.

In de voorschriften betreffende de vaart (§ 5 cijfer 9 *a*; § 15 *c*; § 16 *b*; § 21 cijfers 7 en 10, zinsnede 1; § 22 cijfer 2 *b*; § 24) moet onder nacht verstaan worden de tijd van het invallen der duisternis af (op zijn laatst een uur na zonsondergang) tot het aanbreken van den dag (op zijn vroegst een uur voor zonsopgang).

Vorschriften für Bau, Bemannung, Ausrüstung und Untersuchung der Flösze.

1. *Bezeichnung, Breite und Länge der Flösze.*

§ 32. 1. Jedes Flosz hat in der Höhe

Voorschriften voor bouw, bemanning, uitrusting en onderzoek van de vlotten.

1. *Aanduiding, breedte en lengte van de vlotten.*

§ 32. 1. Elk vlot moet ter hoogte van

von mindestens 3,0 m über seiner Oberfläche zwei parallel mit der Längenachse übereinander fest angebrachte weisze Tafeln zu führen, von welchen die obere in Rot die Anfangsbuchstaben der Vornamen, den Familiennamen und den Wohnort des Floszbesitzers, die untere in Schwarz die gleichen Angaben in Betreff des Floszführers in lateinischen Schriftzügen von mindestens 0,30 m Höhe und 0,50 m Breite zu enthalten hat, und zwar auf beiden Seiten der Tafeln.

2. Die Breite der Flösze darf

von Mannheim bis Millingen .. 63 m
„ Millingen abwärts ..... 47 „
nicht übersteigen.

Die Länge der Flösze wird auf 220 m beschränkt, wobei die Ruder nicht mit eingerechnet werden.

3. An den Längenseiten der Flösze dürfen einzelne Floszteile oder andere für Schiffe, Brücken u. s. w. hinderliche Gegenstände nicht hervorragen.

4. Bei Wasserständen von 1,0 m bis 0,20 m am Mainzer Pegel ist von Rüdesheim bis Camp die Breite der Flösze auf 56 m und bei einem Wasserstande unter 0,20 m am Mainzer Pegel für die gleiche Strecke auf 47 m beschränkt.

2. Bemannung, Ausrüstung und Gewicht der Flösze im allgemeinen.

§ 33. 1. Jedes Flosz aus weichem Holz musz auf je 500 qm seines Flächeninhalts, jedes Flosz aus hartem Holz auf je 250 qm
a. bei einer einfachen Lage mit 1 Mann,

b. „ „ doppelten „ „ 2 „

c. „ „ dreifachen „ „ 3 „

besetzt sein. Bruchteile von 0,50 und

minstens 3.0 m. boven zijne oppervlakte twee evenwijdig aan de lengteas boven elkander vast aangebrachte witte borden voeren, waarvan op het bovenste in rood de eerste letters der voornamen, de geslachtsnaam en de woonplaats van den bezitter van het vlot en op het onderste in zwart dezelfde opgaven betrekkelijk den gezagvoerder in Latijnsche letters van minstens 0.30 m. hoogte en 0.05 m. breedte, moeten zijn vermeld en wel op de beide vlakken der borden.

2. De breedte van de vlotten mag op het riviervak
van Mannheim tot Millingen 63 m.;
beneden Millingen..... 47 „
niet te boven gaan.

De lengte der vlotten is beperkt tot 220 m., waarbij de roeren niet medegerekend worden.

3. Aan de zijkanten van de vlotten mogen afzonderlijke gedeelten van het vlot of andere voor de schepen, bruggen enz. hinderlijke voorwerpen niet uitsteken.

4. Bij waterstanden van 1.0 m. tot 0.20 m. aan de peilschaal te Mainz is van *Rüdesheim tot Camp* de breedte der vlotten tot 56 m. en bij eenen waterstand beneden 0.20 m. aan de peilschaal te Mainz voor hetzelfde vak tot 47 m. beperkt.

2. Bemanning, uitrusting en gewicht van de vlotten in het algemeen.

§ 33. 1. Elk vlot van zacht hout moet voor elke 500 m². zijner oppervlakte, elk vlot van hard hout voor elke 250 m². oppervlakte bemand zijn:

a. wanneer het uit één laag bestaat, met 1 man;

b. wanneer het uit twee lagen bestaat, met 2 man;

c. wanneer het uit drie lagen bestaat, met 3 man;

Breukdeelen van 0.50 en daarboven

darüber sind bei der Berechnung der Mannschaftszahl nach oben abzurunden, Bruchteile unter 0,50 nicht zu berücksichtigen. Die Wahrschauer werden nicht mitgezählt.

Als hartes Holz gilt hierbei Eichen-, Buchen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birnen- und Apfelholz, als weiches dagegen Pappel-, Erlen-, Fichten-, Tannen-, Kiefern-, Lärchen-, sowie anderes harziges Holz.

2. Ein Flosz darf nicht mit weniger als 3 Mann, den Floszführer eingerechnet, bemannt sein. Im Nahverkehr — weniger als 50 km — genügen für kleinere Flösze mit einer Fläche bis zu 1 000 qm, wenn sie aus weichem Holz bestehen, 2 Mann, den Führer eingerechnet.

3. Flösze, deren Pflichtbemannung nach Ziffer 1 mehr als 3 Mann beträgt, müssen mit den in der Beilage bezeichneten Gegenständen ausgerüstet sein.

4. Zur Feststellung des im Floszschein (Artikel 25 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte) anzugebenden Gewichts der Flösze wird das Kubikmeter hartes Holz (vergleiche Ziffer 1) gleich 0,80 Tonnen (16 Zentner) und das Kubikmeter weiches Holz (vergleiche Ziffer 1) gleich 0,60 Tonnen (12 Zentner) gerechnet.

5. Bei der Bemannung nach Ziffer 1a darf ein Flosz nicht mehr Oberlast führen als 15 % der Gesamtstammzahl des Floszes bei Meszholz und 30 % bei Kleinholz, Böden und Pfählen. Führt ein Flosz Mesz- und Kleinholz u. s. w. gleichzeitig als Oberlast, so darf die Oberlast nur 25 % der Gesamtstammzahl des Floszes betragen. Weitere Oberlast erfordert eine Vermehrung der Bemannung nach Ziffer 1 b und c.

3. *Vorschriften für geschleppte Flösze.*

§ 34. Für Flösze, welche von Dampfschiffen geschleppt werden, genügen

worden bij de berekening van het aantal der bemanning naar boven afgerond, breukdeelen onder 0.50 worden verwaarloosd. De waarschuwers worden niet medegeteld.

Als hard hout geldt hierbij eiken-, beuken-, olmen-, esschen-, kersen-, peren- en appelhout; als zacht daarentegen populieren-, elzen-, vuren-, dennen-, pijnboomen-, lorkehout, alsmede ander harsachtig hout.

2. Een vlot mag niet met minder dan 3 man, den gezagvoerder inbegrepen, bemand zijn. Bij verkeer over kleine afstanden—minder dan 50 k.m.—kan voor kleinere vlotten van hoogstens 1000 m². oppervlakte, wanneer zij uit zacht hout bestaan, volstaan worden met twee man, den gezagvoerder inbegrepen.

3. Vlotten, van welke de verplichte bemanning volgens cijfer 1 meer dan 3 man bedraagt, moeten uitgerust zijn met het materieel, vermeld in de bijlage.

4. Ter bepaling van het in de vlotverklaring (artikel 25 van de herziene Rijnvaartakte) op te geven gewicht van de vlotten, wordt de kubieke meter hard hout (vergelijk cijfer 1) tegen 0.80 ton (16 centenaars) en de kubieke meter zacht hout (vergelijk cijfer 1) tegen 0.60 ton (12 centenaars) berekend.

5. Bij eene bemanning naar cijfer 1*a* mag een vlot niet meer bovenlast voeren dan 15 % van het gezamenlijk aantal stammen van het vlot bij raamhout en 30 % bij klein hout, binten en palen. Voert een vlot gelijktijdig raam- en klein hout enz. als bovenlast, dan mag die bovenlast slechts 25 % van het gezamenlijk aantal stammen van het vlot bedragen. Meerdere bovenlast vereischt eene vermeerdering der bemanning volgens cijfer 1 *b* en *c*.

3. *Voorschriften voor gesleepte vlotten.*

§ 34. Voor vlotten, die door stoomschepen gesleept worden, is tusschen

von Mannheim bis Bingen die Hälfte, von Bingen bis St. Goar drei Viertel und von St. Goar bis Wesel zwei Drittel, unterhalb Wesel ein Drittel der Pflichtbemannung nach § 33 Ziffer 1, vorausgesetzt, dasz das Schleppschift die nachstehend angegebene Maschinenkraft besitzt:

a. bei Flöszen, deren Pflichtbemannung nicht mehr als 30 Mann beträgt, mindestens 25 effektive Pferdestärken,

b. bei Flöszen, deren Pflichtbemannung über 30 Mann beträgt, mindestens 35 effektive Pferdestärken.

Für Flösze, welche an beiden Enden durch je ein Dampfschiff bugsiert werden, genügen bei einer Floszbreite bis zu 50 m 8 Mann, bei über 50 m 10 Mann als Pflichtbemannung. Für die Steuerung des hinteren (oberen) Floszendes genügt ein Dampfschiff von mindestens 15 effektiven Pferdestärken.

4. *Wahrschau der Flösze.*

§ 35. 1. Die Floszführer sind verpflichtet, ihrem Flosz einen Wahrschaunachen vorauszuschicken. Der Nachen soll wenigstens ¾ Stunden und höchstens 1½ Stunden vor dem Flosz vorausfahren. Er darf einem zu Tal fahrenden Schiff oder Flosz nicht angehängt werden.

2. Wird das Flosz durch ein Dampfschiff geschleppt, so soll der Wahrschaunachen eine aus 16 rot und weisz, sonst eine aus 16 rot und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

3. Den Namen des Nachenführers hat der Floszführer auf dem Floszschein zu vermerken oder der ersten Hafen-Polizeibehörde, welche das Flosz erreicht, zur Eintragung in den Floszschein zu bezeichnen.

4. Wird die Weiterfahrt des Floszes

Mannheim en *Bingen* de helft, *van Bingen* tot *St. Goar* drie vierden en van *St. Goar* tot *Wezel* twee derden, beneden *Wezel* een derde der verplichte bemanning volgens § 33 cijfer 1, voldoende, mits de sleepboot de volgende machinekracht bezit:

a. bij vlotten, van welke de verplichte bemanning niet meer dan 30 man bedraagt, minstens 25 effectieve paardekrachten;

b. bij vlotten, van welke de verplichte bemanning meer dan 30 man bedraagt, minstens 35 effectieve paardekrachten.

Voor vlotten, welke aan beide einden door een stoomboot geboegseerd worden, zijn bij eene vlotbreedte tot 50 m. 8 man, bij meer dan 50 m. 10 man als verplichte bemanning voldoende. Voor het sturen van het achter (boven) einde van het vlot kan met eene stoomboot van minstens 15 effectieve paardekrachten worden volstaan.

4. *Waarschuwers van de vlotten.*

§ 35. 1. De gezagvoerders zijn verplicht, om hun vlot te doen voorafgaan door een waarschuwschuit. De schuit moet minstens ¾ uur en hoogstens 1½ uur voor het vlot uitvaren. Zij mag niet aan een stroomafwaartsvarend schip of vlot bevestigd worden.

2. Wordt het vlot door een stoomschip gesleept, dan moet de waarschuwschuit eene vlag, bestaande uit 16 afwisselend rood en witte, in de overige gevallen uit 16 afwisselend rood en zwarte velden uitsteken.

3. De gezagvoerder moet in de vlotverklaring den naam van den schipper van de schuit aanteekenen of dien aan de politieautoriteiten van de eerste haven, welke het vlot bereikt, ter vermelding in de vlotverklaring opgeven.

4. Indien het vlot door eenige onvoor-

durch unvorhergesehene Umstände verhindert, so hat der Floszführer sofort einen zweiten Wahrschauer abzusenden, welcher die Beteiligten benachrichtigt, dasz das Flosz nicht eintreffen werde.

5. Die Verpflichtung, einen Wahrschauer vorauszusenden, fällt weg bei Flöszen, deren Pflichtbemannung nicht über 5 Mann und bei geschleppten Flöszen, deren Pflichtbemannung nicht über 8 Mann beträgt. Die Führer solcher Flösze sind aber gehalten, die vorgeschriebene Flagge auf dem Flosz selbst aufzustecken.

5. *Untersuchung der Flösze.*

§ 36. 1. Flösze, deren Pflichtbemannung über 4 Mann beträgt, werden, bevor sie ihre Reise antreten und, wenn sie auf einem Nebenflusz gebaut sind, bevor sie ihre Reise auf dem Rhein fortsetzen, einer Untersuchung unterworfen, welche sich auf ihre Bauart und die Festigkeit ihrer Verbindung, sowie auf das Vorhandensein der vorgeschriebenen Bemannung und der nach Inhalt der Beilage zu § 33 Ziffer 3 erforderlichen Ausrüstungsgegenstände erstreckt.

Die Bestimmung findet keine Anwendung auf Flösze, welche aus dem Main kommend in die Häfen von Mainz, Schierstein, Frei-Weinheim, Rüdesheim oder Bingen verbracht werden.

2. Die Untersuchung wird von den hiermit beauftragten Beamten oder von Sachverständigen vorgenommen, welche zu diesem Zweck eidlich verpflichtet sind.

3. Der Floszführer hat vor der Abfahrt des Floszes dessen Untersuchung bei der zuständigen Behörde zu beantragen. Letztere hat dafür zu sorgen, dasz die Untersuchung sobald als tunlich, jedenfalls aber innerhalb der auf den Empfang der Anzeige folgenden

ziene omstandigheid niet kan doorvaren, moet de gezagvoerder terstond een tweeden waarschuwer zenden, die de belanghebbenden verwittigt, dat het vlot niet zal komen.

5. De verplichting om een waarschuwer vooruit te zenden bestaat niet voor vlotten, waarvan de verplichte bemanning niet meer dan 5 man, en voor gesleepte vlotten, waarvan de verplichte bemanning niet meer dan 8 man bedraagt.

De gezagvoerders van zoodanige vlotten zijn echter gehouden, om de voorgeschreven vlag op het vlot zelf uit te steken.

5. *Onderzoek van de vlotten.*

§ 36. 1. Vlotten, waarvan de verplichte bemanning meer dan 4 man bedraagt, worden voor zij hunne reis beginnen en, wanneer zij op eene zijrivier gebouwd zijn, voor dat zij de reis op den Rijn voortzetten, aan een onderzoek onderworpen, hetwelk loopt over hunne samenstelling en de hechtheid hunner verbindingen, zoomede over de aanwezigheid van de voorgeschreven bemanning en van de overeenkomstig den inhoud van de bijlage van § 33, cijfer 3, gevorderde uitrustingsvoorwerpen.

Deze bepaling is niet van toepassing op vlotten, welke uit de Main komende gebracht worden naar de havens van Mainz, Schierstein, Frei-Weinheim, Rüdesheim of Bingen.

2. Het onderzoek geschiedt door de hiermede belaste ambtenaren of door deskundigen, die voor dit doel beëedigd zijn.

3. De gezagvoerder moet voor het vertrek van het vlot het onderzoek daarvan aanvragen bij de bevoegde autoriteit. Laatstgenoemde moet er voor zorgen, dat het onderzoek zoo spoedig mogelijk en in elk geval binnen de op de ontvangst der aanvraag volgende eerste

nächsten 24 Stunden vorgenommen werde.

4. Die Orte, an welchen die Untersuchung erfolgen kann, die Personen, welchen sie übertragen, und die Behörde, bei der sie nachzusuchen ist, werden öffentlich bekannt gemacht.

5. Flösze, welche an Orten gebaut werden, wo die vorgeschriebene Untersuchung nicht erfolgen kann, sind an dem nächsten unterhalb gelegenen und zu Floszuntersuchungen bestimmten Ort der Untersuchung zu unterwerfen.

6. *Vermerk auf dem Floszschein.*

§ 37. Gibt die Untersuchung zu Ausstellungen keine Veranlassung, so wird das Ergebnis von den mit der Untersuchung beauftragten Personen in den „Angaben für die Floszabfertigung" vermerkt, welche auf Seite 3 und 4 des gemäsz Artikel 25 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte zu führenden Floszscheins einzutragen sind. Die Form der Eintragung ist aus der Beilage ersichtlich. Floszführern, auf deren Floszscheinen ein solcher Vermerk nicht vorhanden ist, wird die Abfahrt nicht gestattet.

7. *Änderungen im Floszbestand.*

§ 38. Die Bestimmungen in den §§ 36 und 37 finden auch in dem Fall Anwendung, wenn das Flosz während seiner Reise

a. eine Vergröszerung erfährt, welche nach Inhalt der Beilage zu § 33 Ziffer 3 eine Vermehrung der vorhandenen Ausrüstungsgegestände oder der Bemannung bedingt, oder

b. verkleinert wird und der Floszführer infolgedessen eine Verminderung der Ausrüstungsgegenstände oder der Bemannung vornehmen will.

Erfolgen diese Veränderungen des

24 uren geschiedt.

4. De plaatsen, waar het onderzoek kan geschieden, de personen, die daarmede zijn belast en de autoriteiten, bij wie het moet worden aangevraagd, worden openbaar bekend gemaakt.

5. Vlotten, die op plaatsen gebouwd worden, waar het voorgeschreven onderzoek niet kan plaats hebben, moeten op de stroomafwaarts meest nabijgelegen plaats, die voor het onderzoek van vlotten is aangewezen, aan het onderzoek worden onderworpen.

6. *Aanteekening op de vlotverklaring.*

§ 37. Geeft het onderzoek geen aanleiding tot aanmerkingen, dan wordt de uitslag door de met het onderzoek belaste personen aangeteekend in de „opgaven voor de vlotverklaring (Angaben für die Flossabfertigung)", welke op bladzijde 3 en 4 der overeenkomstig artikel 25 van de herziene Rijnvaartakte te voeren vlotverklaring opgenomen moeten worden. De vorm dezer aanteekening blijkt uit de bijlage. Aan gezagvoerders, op wier vlotverklaring zoodanige aanteekening ontbreekt, wordt de afvaart niet toegestaan.

7. *Veranderingen in den toestand van het vlot.*

§ 38. De bepalingen van §§ 36 en 37 zijn mede van toepassing voor het geval, dat een vlot gedurende de reis:

a. eene vergrooting ondergaat, die overeenkomstig den inhoud van de bijlage van § 33, cijfer 3, vermeerdering van de voorhanden zijnde uitrustingsvoorwerpen of van de bemanning vereischt; of

b. verkleind wordt en de gezagvoerder dientengevolge eene vermindering in de voorhanden zijnde uitrustingsvoorwerpen of in de sterkte van de bemanning wil brengen. Geschieden deze verande-

Floszes an einem Ort, wo die Untersuchung nicht vorgenommen werden kann, so ist sie von dem Floszführer sogleich bei Ankunft an dem nächsten zu Floszuntersuchungen bestimmten Ort bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

8. *Gebührenfreiheit.*

§ 39. Für die gemäsz den §§ 36, 37 und 38 vorzunehmenden Untersuchungen ist eine Gebühr nicht zu entrichten.

9. *Bergflösze.*

§ 40. Die Bestimmungen in §§ 32 bis 39 beziehen sich nur auf Talflösze; für Bergflösze finden die Bestimmungen für Schleppzüge sinngemäsze Anwendung.

WAHRSCHAUEN.

§ 41. Zur Sicherheit der Schiffahrt und Flöszerei sind auf der Stromstrecke von Rüdesheim abwärts an folgenden Stellen Wahrschauen eingerichtet:

1. unterhalb Rüdesheim gegenüber der Krausau, km 26,6,
2. am Bingerloch auf dem Mäuseturm, km 28,18,
3. bei unsichtigem Wetter unterhalb des Bingerlochs, bei km 29,1,
4. an der Wirbeley, km 40,95,
5. bei Oberwesel unterhalb des Ochsenturmes, km 48,63,
6. dem Kammereck gegenüber auf dem rechten Ufer, km 50,86,
7. am Betteck, km 51,61,
8. der Loreley gegenüber, km 52,35,
9. oberhalb St. Goar an der Bank, km 53,41.

Die Wahrschauer haben die Annäherung aller zu Tal gehenden Schiffe und Flösze durch Aufziehen von Flaggen oder Körben den zu Berg fahrenden Schiffen anzukündigen, wie folgt:

ringen van het vlot op eene plaats, waar het onderzoek niet kan plaats hebben, dan moet dit door den gezagvoerder dadelijk bij zijne aankomst op de naaste voor het onderzoek van vlotten aangewezen plaats aan de bevoegde autoriteiten worden aangevraagd.

8. *Vrijdom van rechten.*

§ 39. Voor het overeenkomstig de §§ 36, 37 en 38 te verrichten onderzoek is geen recht verschuldigd.

9. *Opvarende vlotten.*

§ 40. De bepalingen van de §§ 32 tot en met 39 hebben alleen betrekking op afvarende vlotten; voor opvarende vlotten zijn de bepalingen voor sleeptreinen, voor zoover doenlijk, van toepassing.

WAARSCHUWPOSTEN.

§ 41. Voor de veiligheid van de scheep- en vlotvaart zijn op het riviervak van af *Rüdesheim* stroomafwaarts waarschuwposten ingericht op de navolgende plaatsen:

1. beneden Rüdesheim tegenover de Krausau, k.m. 26.6;
2. in het Bingerloch op den Muizentoren, k.m. 28.18;
3. bij slecht zicht beneden het Bingerloch bij k.m. 29.1;
4. aan de Wirbeley, k.m. 40.95;
5. bij Oberwesel beneden den Ossentoren, k.m. 48.63;
6. tegenover den Kammereck op den rechteroever, k.m. 50.86;
7. aan den Betteck, k.m 51.61;
8. tegenover de Loreley, k.m. 52.35;
9. stroomopwaarts van St. Goar aan de Bank, k.m. 53.41.

De waarschuwposten moeten het naderen van alle stroomafwaarts varende schepen en vlotten door het hijschen van vlaggen of korven aankondigen aan de stroomopwaarts varende schepen, als volgt:

a. wenn ein einzelnes Schiff zu Tal kommt, durch Aufziehen einer roten Flagge;

b. wenn ein Schleppzug zu Tal kommt, durch Aufziehen einer weiszen Flagge;

c. wenn ein Flosz antreibt, durch Aufziehen einer roten und einer weiszen Flagge;

d. an Stelle der Flaggen treten für das zweite Fahrwasser am Bingerloch und für das linksseitige Fahrwasser oberhalb dem Kammereck Körbe von gleicher Farbe;

e. wird am Betteck oder an der Bank neben der gewöhnlichen Flagge noch eine kleine rote Flagge gesetzt, so bedeutet dies, dasz das angekündigte zu Tal kommende Schiff oder Flosz in Sicht des Wahrschauers sich befindet;

f. wird an der Bank mit einer kleinen roten Flagge gewinkt, so bedeutet dies, dasz ein Bergschleppzug nach dem rechten Ufer zu ausweichen soll, weil ein zu Tal kommender Personendampfer an der Landebrücke vor St. Goar am linken Ufer anlegen will. Dieses Zeichen wird nicht gegeben, wenn auszer dem Personendampfer noch ein anderes Schiff oder ein Flosz zu Tal kommt;

g. ist das Fahrwasser im Bingerloch gesperrt, so wird ein rot und weisz gestrichener Korb auf der Spitze des Mäuseturms aufgesetzt und damit angezeigt, dasz die Flaggensignale für das zweite Fahrwasser Geltung haben;

h. bevor ein Schiff von Bingen aus oder im gegenüberliegenden rechtsseitigen Fahrwasser stromabwärts fährt, hat dessen Führer 10 Minuten vorher seine Absicht dem Wahrschauer auf dem Mäuseturm durch Aufhissen einer weiszen Flagge auf halbem Mast zu erkennen zu geben. Er darf erst dann ab-

a. als een afzonderlijk schip stroomafwaarts komt, door hij hijschen van eene roode vlag;

b. als een sleeptrein stroomafwaarts komt, door het hijschen van eene witte vlag;

c. als een vlot komt afdrijven, door het hijschen van eene roode en van eene witte vlag;

d. in de plaats van vlaggen komen voor het tweede vaarwater bij het Bingerloch en voor het linksche vaarwater stroomopwaarts van den Kammereck korven van dezelfde kleur;

e. wanneer aan den Betteck of aan de Bank behalve de gewone vlag nog eene kleine roode vlag wordt geheschen, dan beduidt dit, dat het aangekondigde stroomafwaarts komende vaartuig of vlot zich bevindt in zicht van den waarschuwpost;

f. wanneer aan de Bank met eene kleine roode vlag wordt gewenkt, zoo beduidt dit, dat een stroomopwaarts varende sleeptrein naar den rechteroever moet uitwijken, vermits een stroomafwaarts komend stoomschip voor personenvervoer aan de landingsbrug voor St. Goar aan den linkeroever wenscht aan te leggen. Dit teeken wordt niet gegeven, wanneer behalve het genoemde schip nog een ander schip of een vlot stroomafwaarts komt;

g. is het vaarwater in het Bingerloch versperd, dan wordt een rood en wit gestreepte korf op den top van den Muizentoren geplaatst en daarmede te kennen gegeven, dat de vlaggeseinen voor het tweede vaarwater gelden;

h. vóór dat een schip van Bingen uit of in het tegenovergelegen rechtsche vaarwater stroomafwaarts vaart, moet de gezagvoerder ervan 10 minuten te voren van zijn voornemen aan den waarschuwpost op den Muizentoren kennis geven door eene witte vlag op halven mast te hijschen. Hij mag eerst

oder weiterfahren, wenn hierzu vom Mäuseturm aus das Zeichen gegeben ist.

Die Wahrschauer zwischen Lorchhausen (0,95 km oberhalb der Wirbeley) und St. Goar (oben Nr. 4 bis Nr. 9) zeigen für den Fall des Festfahrens oder Sinkens von Schiffen im Fahrwasser durch Aufziehen einer blau und weiszen Flagge an, dasz das Fahrwasser gesperrt ist.

Die vorgenannten Zeichen werden nur in der Zeit von einer Stunde vor Sonnenaufgang bis eine Stunde nach Sonnenuntergang gegeben.

Für das Wahrschauen werden Gebühren nach besonders festgestellten und zur öffentlichen Kenntnis gebrachten Tarifen von den Schiffahrttreibenden entrichtet.

Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter Stromteile.

§ 42. Das Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter, durch Baken in genügender Weise bezeichneter Stromteile ist allen Flöszen und Schiffen mit Ausnahme der Nachen untersagt.

Verbot anderer als der in dieser Polizeiordnung erwähnten Signallichter.

§ 43. Das Führen anderer als der in dieser Polizeiordnung vorgeschriebenen oder zugelassenen Signallichter ist verboten. Ausgenommen von dieser Bestimmung sind diejenigen Signallichter, welche in besonderen Fällen auf Grund von Anordnungen der Landesbehörden gezeigt werden müssen.

Befugnisse der Beamten und Behörden.

§ 44. 1. Alle mit der Strom- und

dan af- of verder varen, wanneer daartoe het teeken van uit den Muizentoren is gegeven.

De waarschuwposten tusschen Lorchhausen (0.95 k.m. boven de Wirbeley) en St. Goar (hiervoren no. 4 tot en met no. 9) geven in geval van vastvaren of zinken van schepen in het vaarwater door het hijschen van eene blauw en witte vlag kennis, dat het vaarwater versperd is.

De hiervoren genoemde teekens worden slechts gedurende den tijd van een uur vóór zonsopgang tot een uur na zonsondergang gegeven.

Voor den dienst der waarschuwposten zijn vergoedingen volgens afzonderlijk vastgestelde en ter openbare kennis gebrachte tarieven door de betrokken schipperij verschuldigd.

Bevaren van afgescheiden en tot verlanding bestemde gedeelten van de rivier.

§ 42. Het bevaren van afgescheiden en tot verlanding bestemde, door bakens op voldoende wijze aangeduide gedeelten van de rivier is aan alle vlotten en vaartuigen met uitzondering van schuiten verboden.

Verbod om andere dan de in dit politie-reglement genoemde seinlichten te voeren.

§ 43. Het voeren van andere dan de in dit politiereglement voorgeschreven of toegelaten seinlichten is verboden. Uitgezonderd zijn van deze bepaling zoodanige seinlichten, die in bijzondere gevallen krachtens regeerings-verordeningen moeten worden getoond.

Bevoegheden van de ambtenaren en autoriteiten.

§ 44. 1. Alle ambtenaren van de rivier-

Schiffahrtspolizei betrauten Beamten sind befugt, sich jederzeit darüber Gewiszheit zu verschaffen, dasz den Vorschriften dieser Polizeiordnung entsprochen wird. Haben sie Grund zu der Annahme, dasz bei einem in Fahrt befindlichen Schiff, Schleppzug oder Flosz dies nicht der Fall sei, so können sie dessen Beilegen an der nächsten geeigneten Stelle anordnen. Die Fahrt darf alsdann erst nach erfolgter Beseitigung der Vorschriftswidrigkeiten fortgesetzt werden.

2. Die Schiffsführer haben, abgesehen von den Bestimmungen dieser Polizeiordnung, allen Anweisungen der zuständigen Beamten oder Behörden nachzukommen, die diese in Ausübung ihres Dienstes zwecks Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit der Schiffahrt oder Flöszerei geben.

Verpflichtung der Schiffer und Floszführer, einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen.

§ 45. Jeder Führer eines Schiffes oder Floszes hat während der Ausübung seines Gewerbes einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen und den Polizei-, Zoll-, Hafen- und Wasserbaubeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Strafbestimmungen.

§ 46. Zuwiderhandlungen gegen die in den §§ 1 bis 45 dieser Polizeiordnung gegebenen Vorschriften werden gemäsz Artikel 32 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 bestraft.

Nach derselben Bestimmung wird auch die miszbräuchliche Anwendung der in dieser Polizeiordnung vorgeschriebenen Signale bestraft.

Einführungstermin.

§ 47. Diese Polizeiordnung tritt am

en scheepvaartpolitie zijn bevoegd, om zich te allen tijde er van te overtuigen, dat de bepalingen van dit politiereglement opgevolgd worden. Hebben zij grond om aan te nemen, dat dit bij een in de vaart zijnd schip, sleeptrein of vlot niet het geval is, dan kunnen zij het bijleggen daarvan op de naaste geschikte plaats bevelen. De vaart mag alsdan eerst voortgezet worden, nadat alles wat in strijd met de voorschriften is, uit den weg is geruimd.

2. De gezagvoerders moeten, afgescheiden van de bepalingen van dit politiereglement, alle aanwijzingen van de betrokken ambtenaren en autoriteiten opvolgen, die deze in de uitoefening van hun dienst ten behoeve van de instandhouding van de orde en de veiligheid der scheep- of vlotvaart geven.

Verplichting van de gezagvoerders van schepen en vlotten, om een afdruk van dit politie-reglement bij zich te hebben.

§ 45. Ieder gezagvoerder van een schip of vlot moet gedurende de uitoefening van zijn bedrijf een afdruk van dit politiereglement bij zich hebben en aan de ambtenaren van de politie, de invoerrechten, de havens en den Waterstaat op verlangen vertoonen.

Strafbepalingen.

§ 46. Handelingen in strijd met de in de §§ 1 tot en met 45 van dit politiereglement gegeven voorschriften worden overeenkomstig artikel 32 van de herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868 gestraft.

Op dezelfde wijze wordt ook het misbruik maken van de in dit politiereglement voorgeschreven seinen gestraft.

1. April 1913 an die Stelle der im Jahre 1905 bekanntgegebenen Fassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1897 und der dazu erlassenen Nachträge.

Zur Durchführung der in § 2 Ziffer 5 und 6 enthaltenen Vorschriften für die Fahrzeuge der Kleinschiffahrt (Backstein-, Kiesschiffe u. s. w.) wird den Beteiligten eine Frist bis zum 1. April 1918, für das in Ziffer 7 dieses Paragraphen für alle Schiffe mit 1,50 m und mehr Tiefgang vorgeschriebene Anbringen einer Tiefgangsskala wird eine Frist bis zum 1. April 1915 gewährt.

Beilage zu § 33 Ziffer 3 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

VERZEICHNIS DER ERFORDERLICHEN AUSRÜSTUNGSGEGENSTÄNDE.

Für Flösze, deren Pflichtbemannung nach § 33 Ziffer 1 beträgt:	Groszer Nachen	Kleiner Nachen	Grosze Seile	Kleine Seile	Anker	Ketten oder Drahtseile
4 bis 8 Mann	—	1	—	2	2	—
9 „ 12 „	1	—	1	1	4	2
13 „ 16 „	2	—	2	1	6	3
17 „ 20 „	2	—	2	2	8	4
21 „ 25 „	2	—	2	2	9	5
26 „ 30 „	3	—	3	2	10	6
31 „ 40 „	3	1	4	2	12	6
41 „ 45 „	3	1	4	3	12	6
über 45 „	4	2	4	3	12	6

Bemerkungen.

1. Unter *groszen* Nachen werden Nachen von 2,5 bis 3 Tonnen (50 bis 60 Zentner), unter *kleinen* Nachen solche von 1,50 bis 1,75 Tonnen (30 bis 35 Zentner) Tragfähigkeit verstanden.

2. Flösze, deren Pflichtbemannung nicht mehr als 6 Mann beträgt, dürfen statt des kleinen Nachens ein Dreibord

BIJLAGE VAN § 33, CIJFER 3, VAN HET RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT.

Omschrijving van de vereischte uitrustingsvoorwerpen.

Voor vlotten waarvan de verplichte bemanning volgens § 33, cijfer 1, bedraagt:	Groote schuiten	Kleine schuiten.	Groote trossen.	Kleine trossen.	Ankers.	Kettingen of kabels.
4 tot en met 8 man	—	1	—	2	2	—
9 „ „ „ 12 „	1	—	1	1	4	2
13 „ „ „ 16 „	2	—	2	1	6	3
17 „ „ „ 20 „	2	—	2	2	8	4
21 „ „ „ 25 „	2	—	2	2	9	5
26 „ „ „ 30 „	3	—	3	2	10	6
31 „ „ „ 40 „	3	1	4	2	12	6
41 „ „ „ 45 „	3	1	4	3	12	6
meer dan 45 „	4	2	4	3	12	6

Aanmerkingen.

1. Onder groote schuiten worden schuiten van 2.5 tot en met 3 ton (50 tot en met 60 centenaars) laadvermogen, onder kleine schuiten die van 1.50 tot en met 1.75 ton (30 tot en met 35 centenaars), laadvermogen verstaan.

2. Vlotten, waarvan de verplichte bemanning niet meer dan 6 man bedraagt, mogen in plaats van de kleine schuit een

von 8,0 m Länge und 1 bis 1,4 m oberer Breite führen.

3. Der Wahrschaunachen ist unter den in vorstehendem Verzeichnis aufgeführten Nachen nicht einbegriffen.

Beilage zu § 37 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

ANGABE FÜR DIE FLOSZABFERTIGUNG.

1. Name und Wohnort des Floszführers: .....

2. Des Floszes Herkunft und Bestimmungsort: .....

3. Holzarten:	Kubikmeter	Gewicht Tonnen	Gewicht Zentner
a. *Hartes Holz:*			
Stammholz			
Sägeware			
Anderes Nutzholz..			
b. *Weiches Holz:*			
Stammholz			
Sägeware			
Anderes Nutzholz..			
zusammen			

4. Des Floszes
1. Länge ..... m
2. Breite ..... „
3. Dicke ..... „

5. Bemannung nach dem Flächeninhalt berechnet:
.....Mann.

6. Ausrüstung:
Grosze Ankernachen..... Stück
Kleine „ ..... „
Grosze Seile ..... „
Kleine „ ..... „
Anker ..... „
Ketten ..... „

schuitje hebben, zoogenaamde drieplanker, van 8.0 m. lengte en van 1.0 tot 1.4 m. breedte op het boord.

3. De schuit van den waarschuwer is niet in de in bovenstaande omschrijving aangegeven schuiten begrepen.

BIJLAGE VAN § 37 VAN HET RIJNVAART-POLITIEREGLEMENT.

Opgave voor de vlotverklaring.

1. Naam en woonplaats van den gezagvoerder: .....

2. Herkomst en plaats van bestemming van het vlot: .....

3. Houtsoorten:	Kubieke meters.	Gewicht ton.	Gewicht centenaar
a. *Hard hout.*			
Boomstammen			
Bezaagd hout .			
Ander werkhout			
b. *Zacht hout.*			
Boomstammen			
Bezaagd hout.			
Ander werkhout			
Totaal ...			

4. Afmetingen van het vlot:
1. Lengte ..... m.
2. Breedte ..... „
3. Dikte ..... „

5. Bemanning, berekend naar de oppervlakte: ..... man.

6. Uitrusting:
Groote ankerschuiten ..... stuks.
Kleine „ ..... „
Groote trossen ..... „
Kleine „ ..... „
Ankers ..... „
Kettingen ..... „

7. Des Eigentümers Name und Wohnort: .....

8. Des Wahrschauers Name und Wohnort: .....

Unterschrift des Floszführers:	Siegel der Behörde:	Untersuchungsvermerk und Unterschrift des Beambten, welcher die Untersuchung vorgenommen hat:
.....		.....

7. Naam en woonplaats van den eigenaar: .....

8. Naam en woonplaats van den waarschuwer: .....

Handteekening van den gezagvoerder:	Zegel van de autoriteit:	Merkteeken en handteekening van den ambtenaar, die het onderzoek heeft verricht:
.....		.....

649. 1913, ABÄNDERUNG DER VERORDNUNG DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. DIE BEFÖRDERUNG FEUERGEFÄHRLICHER, NICHT ZU DEN SPRENGSTOFFEN GEHÖRENDER GEGENSTÄNDE AUF DEM RHEINE VON 1902. Baden 13 Juni 1913 G. u. V. Bl. 1913 Nr. XXV S. 453, Bayern 29 August 1913 G. u. V. Bl. 1913 Nr. 46 S. 509, Elsass-Lothringen 15 Juli 1913 Zentr. u. B. Amtsbl. 1913 Nr. 31 S. 325, Hessen 25 Juni 1913 Reg. Bl. 1913 Nr. 19, Niederland 8 August 1913 Staatsblad 1913 Nr. 348, Preussen 4 September 1913 A. Bl. Coblenz 1913 Nr. 41 S. 265.

Kalciumkarbid musz in luftdicht verschlossene eiserne Gefäsze verpackt sein. Andere Stoffe dürfen in die Gefäsze nicht beigepackt werden. Die Gefäsze müssen die Aufschrift tragen: *„Karbid. Vor Nässe zu schützen!"*

In artikel *7a*, eerste alinea, van genoemde politiebepalingen wordt in plaats van: *„Calcium Carbid! gevaarlijk, indien niet droog gehouden!"* gelezen: *„Carbid, voor vocht te behoeden."*

650. 1913, ERSTE ABÄNDERUNG DER ORDNUNG FÜR DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE DER DEUTSCHEN UFERSTAATEN VON 1905. Baden 23 Januar 1913 G. u. V. Bl. 1913 Nr. IV S. 101, Bayern 13 Januar 1913 G. u. V. Bl. 1913 Nr. 3 S. 40, Elsass-Lothringen 2 Januar 1913 Zentr. u. B. Amtsbl. 1913 Nr. 2 S. 60, Hessen 5 Februar 1913 Reg. Bl. 1913 Nr. 5, Preussen 1 Januar 1913 A. Bl. Coblenz 1913 Nr. 1 S. 1. Die badische Verordnung wird hier unter Nr. 651 abgedruckt.

651. 1913, ZWEITE ABÄNDERUNG DER ORDNUNG FÜR DIE UNTERSUCHUNG DER RHEINSCHIFFE DER DEUTSCHEN UFERSTAATEN VON 1905. Baden 23 Januar 1913 G. u. V. Bl. 1913 Nr. IV S. 101, Bayern 13 Januar 1913. G. u. V. Bl. 1913 Nr. 3 S. 40, Elsass-Lothringen 15 Juli 1913 Zentr. u. B. Amtsbl. 1913 Nr. 31 S. 325, Hessen 5 Februar 1913 Reg. Bl. 1913 Nr. 5, Preussen 11 Juni 1913 A. Bl. Coblenz 1913 Nr. 29 S. 175. Die badische Verordnung wird hier abgedruckt, vgl. auch Nr. 650.

Mit Rücksicht auf die nach der Bekanntmachung vom heutigen am 1. April 1913 in Kraft tretende neue Fassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung wird auf Grund der zwischen den Rheinuferstaaten getroffenen Vereinbarung mit Wirkung vom 1. April 1913 die *Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe* (Bekanntmachungen vom 18. März 1905 — Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 79 ff. — vom 14. September 1906 — Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 353 — und vom 17. November 1911 — Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 523 —) in folgender Weise abgeändert:

I. Dem § 5 wird ein zweiter Absatz folgenden Inhalts angefügt:

„Die Kommission hat ferner durch ein Mitglied bei der gemäsz § 2 Ziffer 7 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung erfolgenden Anbringung der Tiefgangsskalen mitzuwirken."

II. Hinter § 7 wird eingeschaltet:

„Anbringung von Tiefgangsskalen.

§ 7 *a.* Das von der Schiffsuntersuchungs-Kommission beauftragte Mitglied bezeichnet erstmalig die Tiefgangsskalen durch genügend tiefe Körnerschläge oder Einkerbungen.

Die Einteilung hat abwechselnd durch schwarze und weisze Bemalung zu erfolgen. Die Zahlen werden rechts neben den Skalafeldern von zwei zu zwei Dezimetern angebracht.

Es genügt, die Anmalung der Skalen erst von 1.50 m über dem Nullpunkt an nach oben beginnen zu lassen. In allen Fällen ist aber der über der höchstzulässigen Einsenkungstiefe befindliche Dezimeter noch anzumalen."

III. Die drei ersten Absätze des § 23 erhalten die nachstehende Fassung:

„Der Eigner des untersuchten Schiffes hat — den in § 13 Absatz 2 vorgesehenen Fall ausgenommen — für die durch die Untersuchung entstehenden Kosten, auch im Falle der Einstellung des Verfahrens, aufzukommen. Der Schiffseigner hat ferner die Kosten der Anbringung der Tiefgangsskala zu tragen.

Diese Kosten bestehen aus:

1. den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der höchstzulässigen Einsenkung und für das Schiffsattest, beziehungsweise für das Anbringen der Tiefgangsskala;

2. den Gebühren der Kommission.

Diese Gebühren betragen:

a. für die Untersuchung der Schiffe:

für hölzerne oder eiserne Segelschiffe bis zu 200 Tonnen Tragfähigkeit 15 Mark,
für hölzerne Segelschiffe über 200 Tonnen Tragfähigkeit 25 Mark,
für eiserne Segelschiffe über 200 Tonnen Tragfähigkeit 30 Mark,
für Dampfschiffe bis zu 40 qm Kesselheizfläche 40 Mark,
für Dampfschiffe über 40 qm Kesselheizfläche 50 Mark,
für Motorschiffe bis zu 20 PS. 40 Mark,
für Motorschiffe über 20 PS. 50 Mark;

b. für die Anbringung der Tiefgangsskala (§ 5 Absatz 2) 2 Mark."

IV. Der Eingang des § 12 erhält nachstehende Fassung:

„Rheinseeschiffe, d. h. Schiffe, welche zur See- und Küstenfahrt zugelassen sind und ihre Tauglichkeit hierzu durch ein Niederländisches Reichszeugnis ihrer guten Beschaffenheit (certificaat van deugdelijkheid), durch ein Klassifizierungszeugnis u. s. w."

Karlsruhe, den 23. Januar 1913.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.
VON BODMAN.
VON GEMMINGEN.

652. 6 Februar 1913, ABÄNDERUNG DES NIEDERLÄNDISCHEN KÖNIGLICHEN BESCHLUSSES VOM 26 OKTOBER 1906 BETR. DIE KOMMISSIONEN VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT SOWIE DIE RHEINSCHIFFER- UND SCHIFFSPATENTE. Staatsblad 1913 Nr. 50.

Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Landbouw, Nijverheid en Handel en van Buitenlandsche Zaken van 9 November 1912, no. 6856, afdeeling Nijverheid, en van 15 November 1912, 2e Afdeeling, no. 21751;

Gezien de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in hare zitting van 14 September 1912 vastgestelde bepalingen betreffende de verplichte aanbrenging van diepgangsschalen aan de Rijnschepen;

Den Raad van State gehoord, advies van 24 December 1912, no. 18;

Gelet op de nadere voordracht van Onze voornoemde Ministers van 30 Januari 1913, no. 360, afdeeling Nijverheid, en van 4 Februari 1913, no. 2569, 2e afdeeling;

Gezien de artikelen 22 en 23 der Herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868, alsmede het bepaalde onder 5 en 6 van het bij die akte behoorende slotprotocol, voor zooveel noodig goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* no. 37);

Hebben goedgevonden en verstaan:

Met ingang van 1 April 1913 te bepalen, dat het Koninklijk besluit van den 26sten October 1906 (*Staatsblad* no. 273), gewijzigd bij Koninklijk besluit van den 2den December 1911 (*Staatsblad* no. 350), zal worden gewijzigd als volgt:

Art. I. Aan artikel 15 van genoemd besluit wordt een tweede lid toegevoegd, luidende:

„De Commissie moet voorts een lid aanwijzen, dat bij het aanbrengen van de, ingevolge § 2, cijfer 7, van het Rijnvaartpolitiereglement voor schepen met 1.50 M. en meer diepgang voorgeschreven diepgangsschalen, zijne medewerking zal hebben te verleenen".

Art. II. Achter artikel 17 van genoemd besluit wordt gevoegd artikel 17*bis*, luidende:

„Het door de Commissie aangewezen lid merkt de diepgangsschalen door middel van voldoende kornagelgaten of inkervingen.

De verdeeling moet afwisselend door zwarte en witte beschildering geschieden.

De getallen worden rechts naast de schaalvelden om de 2 decimeters aangebracht.

Het is voldoende de beschildering der schalen eerst van af 1.50 Meter boven het nulpunt naar boven toe te beginnen.

In ieder geval behoort de boven den grootst geoorloofden diepgang zich bevindende decimeter nog te worden beschilderd.

Art. III. Artikel 35 van genoemd besluit wordt gelezen als volgt:

„de belanghebbende, te wiens behoeve het scheepsonderzoek plaats heeft, draagt daarvan de kosten.

Deze kosten bestaan uit:

1°. De onkosten voor de aanduiding van den grootst geoorloofden diepgang nl.

voor het leveren, aanbrengen en bevestigen van diepgangsplaten (krammen) met het inslaan van letters en cijfers en het beschilderen van elke plaat (kram):

in houten schepen	f 0,60;
in ijzeren en stalen schepen	1,20;
het inslaan alléén van letters en cijfers	0,30;

2°. de onkosten voor het aanbrengen van de diepgangsschaal (arbeidsloon enz.):

3°. de aan de Commissie toekomende vergoeding:

A. voor het onderzoek van:

houten of ijzeren schepen tot en met 200 ton	f 9,00;
houten zeilschepen boven 200 ton	15,—;
ijzeren zeilschepen boven 200 ton	18,—;
stoomschepen tot en met 40 M². verwarmingsoppervlak van den ketel.	24,—;
stoomschepen boven 40 M². verwarmingsoppervlak van den ketel	30,—;
motorschepen tot en met 20 P.K.	24,—;
motorschepen boven 20 P.K.	30,—;
B. voor het aanbrengen van een diepgangsschaal	1,20.

Voor het uitreiken van een scheepspatent ten behoeve van Rijnzeeschepen en zeejachten, zoomede voor de vernieuwing van diepgangsplaten (krammen), voor zooverre daarmede geen ander onderzoek gepaard gaat, worden die respectieve vergoedingen tot $^1/_8$ verminderd.

Voor elk nà-onderzoek komen slechts $^2/_8$ dier vergoedingen in rekening.

Zoowel in de verklaring als in het scheepspatent moeten de kosten worden aangeteekend.

Art. IV. Van het aanbrengen van de ingevolge § 2 cijfer 7, van het Rijnvaartpolitiereglement voor schepen met 1.50 M. en meer diepgang voorgeschreven diepgangsschalen wordt uitstel gegeven tot 1 April 1915.

Art. V. Overal waar in genoemd Koninklijk besluit voor de aanduiding van de lijn van den grootst geoorloofden diepgang gesproken wordt van „krammen", wordt daarvoor in de plaats gelezen „platen (krammen)".

Onze Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* en gelijktijdig in de *Nederlandsche Staatscourant* geplaatst, en aan den Raad van State in afschrift medegedeeld zal worden.

's Gravenhage, den 6den Februari 1913.

WILHELMINA.

De Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel,
A. S. TALMA.
De Minister van Buitenlandsche Zaken,
R. DE MAREES VAN SWINDEREN.

Uitgegeven den *twee en twintigsten* Februari 1913.
De Minister van Justitie ad interim,
HEEMSKERK.

653. 8 Februar/10 Mai 1913, AUSZUG AUS PROTOKOLL II UND VIII DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT, BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI RÜDESHEIM. Lagemans Nr. 1078.

654. 19 März 1913, ABÄNDERUNG DES NIEDERLÄNDISCHEN GESETZES VOM 16 JULI 1869 ZUR AUSFÜHRUNG DER ARTT. 33, 36—38 DER REVIDIERTEN RHEINSCHIFFAHRTS-AKTE VOM 17 OKTOBER 1868. Staatsblad 1913 Nr. 103.

Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het gewenscht is de wet van 16 Juli 1869 (*Staatsblad* no. 139), tot uitvoering der bepalingen van de artikelen 33, 36, 37 en 38 der herziene akte omtrent de Rijnvaart te wijzigen in verband met de bevoegdheid der Centrale Commissie voor de Rijnvaart;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Art. I. In artikel 2 der wet van 16 Juli 1869 (*Staatsblad* no. 139) worden de eerste zes woorden van het eerste lid vervangen door de navolgende woorden:

„In strafzaken en in burgerlijke zaken wordt het hooger beroep tegen de vonnissen, waartegen met het oog op het bedrag der bedreigde boete of der gevorderde geldsom volgens artikel 37 der herziene Rijnvaart-akte hooger beroep openstaat,".

Het tweede lid van voormeld artikel 2 vervalt.

Art. II. Artikel 4, eerste en tweede lid, van voormelde wet wordt gelezen als volgt:

„Wanneer eene partij krachtens artikel 37 der herziene Rijnvaart-akte in hooger beroep wenscht te komen bij de centrale commissie voor de Rijnvaart, geschiedt de beteekening van dat hooger beroep aan den regter van eersten aanleg ter griffie van de Regtbank of van het kantongeregt met uitdrukkelijke vermelding van den wensch om bij de centrale commissie in hooger beroep te komen.

„De partij, die in hooger beroep is gekomen, legt tegen bewijs van ontvangst binnen den bij artikel 37 van die akte gestelden termijn van vier weken bij hare memorie van grieven een afschrift daarvan over, in burgerlijke zaken vergezeld van de processtukken."

Artikel 4, vijfde lid, van meergemelde wet wordt gelezen als volgt:

„De regter in eersten aanleg verzendt de oorspronkelijke memoriën, vergezeld in strafzaken van de processtukken, het vonnis inbegrepen, in burgerlijke zaken van de door partijen overgelegde stukken van het geding, dadelijk na verloop van den in de voorgaande zinsnede bepaalden termijn aan de centrale commissie voor de Rijnvaart te *Mannheim*."

Art. III. In artikel 5 van meergemelde wet wordt vóór de bestaande vier leden een nieuw eerste lid ingelascht, luidende als volgt:

„Het Openbaar Ministerie bij het Rijnvaartgeregt, dat in eersten aanleg van eene strafzaak heeft kennis genomen, is belast met de ten uitvoerlegging van de in hooger beroep door de centrale commissie voor de Rijnvaart gewezen uitspraak, voor zoover die ten uitvoerlegging nog niet mogt hebben plaats gehad."

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Mi-

nisterieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te Oberursel, den 19den Maart 1913.

WILHELMINA.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
R. DE MAREES VAN SWINDEREN.
De Minister van Justitie ad interim,
HEEMSKERK.
De Minister van Landbouw,
Nijverheid en Handel,
A. S. TALMA.
De Minister van Waterstaat,
L. H. W. REGOUT.
De Minister van Financiën,
KOLKMAN.

Uitgegeven den *drie en twintigsten* April 1913.
De Minister van Justitie ad interim,
HEEMSKERK.

655. 31 März 1913, ABÄNDERUNG DES NIEDERLÄNDISCHEN KÖNIGLICHEN BESCHLUSSES VOM 26 OKTOBER 1906 BETR. DIE KOMMISSIONEN VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT SOWIE DIE RHEINSCHIFFER- UND SCHIFFSPATENTE. Staatsblad 1913 Nr. 117.

Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Landbouw, Nijverheid en Handel en van Buitenlandsche Zaken van 29 Januari 1913, no. 568, afdeeling Nijverheid, en van 3 Februari 1913, no. 2432, Tweede Afdeeling;

Den Raad van State gehoord, advies van 4 Maart 1913, no. 15;

Gelet op de nadere voordracht van Onze voornoemde Ministers van 20 Maart 1913, no. 1897 afdeeling Nijverheid, en van 26 Maart 1913 no. 6397, Tweede Afdeeling;

Gezien de artikelen 22 en 23 der herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868, alsmede het bepaalde onder 5 en 6 van het bij die akte behoorende slotprotocol, voor zooveel noodig goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* no. 37);

Hebben goedgevonden en verstaan:

Met ingang van 1 April 1913 te bepalen, dat het Koninklijk besluit van den 26sten October 1906 (*Staatsblad* no. 273) laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van den 6den Februari 1913 (*Staatsblad* no. 50), zal worden gewijzigd als volgt:

Eenig artikel.

In de eerste alinea van artikel 23 van genoemd besluit, tweeden regel van boven, achter het woord „hiervoor" worden gevoegd de woorden:

„door een Nederlandsch Rijkscertificaat van deugdelijkheid of" en wordt in verband hiermede in den vijfden regel van bedoelde alinea het woord: „dit" vervangen door het woord: „het".

Onze Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* en gelijktijdig in de *Nederlandsche Staats courant* geplaatst en aan den Raad van State in afschrift medegedeeld zal worden.

Oberursel, den 31sten Maart 1913.

WILHELMINA.

De Minister van Landbouw,
Nijverheid en Handel,
A. S. TALMA.
De Minister van Buitenlandsche Zaken,
R. DE MAREES VAN SWINDEREN.

Uitgegeven den *tienden* April 1913.
De Minister van Justitie ad interim,
HEEMSKERK.

656. 14 Juni 1913, ABÄNDERUNG DES NIEDERLÄNDISCHEN KÖNIGLICHEN BESCHLUSSES VOM 26 OKTOBER 1906 BETR. DIE KOMMISSIONEN VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT SOWIE DIE RHEINSCHIFFER- UND SCHIFFSPATENTE. Staatsblad 1913 Nr. 274.

Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Landbouw, Nijverheid en Handel en van Buitenlandsche Zaken van 19 April 1913, no. 2246, Afdeeling Nijverheid, en van 22 April 1913, tweede Afdeeling, no. 8446;

Den Raad van State gehoord, advies van 27 Mei 1913, no. 47;

Gelet op de nadere voordracht van Onze voornoemde Ministers van 6 Juni 1913, no. 3539, afdeeling Nijverheid, en van 11 Juni 1913, no. 11765, tweede afdeeling;

Gezien de artikelen 15 tot en met 18 der herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868, alsmede het bepaalde onder 4A van het bij die akte behoorende slotprotocol;

Hebben goedgevonden en verstaan:

te bepalen als volgt:

Art. I. In artikel 11, derde lid, van het Koninklijk besluit van 26 October 1906 (*Staatsblad* no. 273), zooals dit is gewijzigd bij de Koninklijke besluiten van 2 December 1911 (*Staatsblad* no. 350), van 6 Februari 1913 (*Staatsblad* no. 50) en van 31 Maart 1913 (*Staatsblad* no. 117), wordt in plaats van: „bij haar bekende vertrouwbare personen" gelezen: „gepatenteerde varende Rijnschippers".

Achter artikel 11, derde lid, van genoemd besluit, wordt gevoegd een nieuw vierde lid, luidende:

„De Commissie moet zich door het ondervragen der betrokken personen van de betrouwbaarheid der getuigenissen vergewissen en is bevoegd deze op grond van onbetrouwbaarheid buiten beschouwing te laten."

Artikel 11, laatste lid, van genoemd besluit, wordt gelezen als volgt:

„De betreffende getuigschriften of de schriftelijke getuigenissen worden in het archief der betrokken Commissie bewaard. Eerstbedoelde stukken worden desverlangd, nà door den Voorzitter te zijn gewaarmerkt, weder aan den aanvrager teruggegeven, in welk geval afschrift er van in het archief der betrokken Commissie zal worden bewaard."

Art. II. Dit besluit treedt in werking op den tweeden dag na dien der dagteekening van het *Staatsblad* en van de *Staatscourant*, waarin het is geplaatst.

Onze Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* en gelijktijdig in de *Nederlandsche Staatscourant* geplaatst en aan den Raad van State in afschrift medegedeeld zal worden.

Het Loo, den 14den Juni 1913.

WILHELMINA.

De Minister van Landbouw,
Nijverheid en Handel,
A. S. TALMA.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
R. DE MAREES VAN SWINDEREN.

Uitgegeven den *negenden* Juli 1913.
De Minister van Justitie ad interim,
HEEMSKERK.

657. **4 September 1913,** AUSZUG AUS PROTOKOLL VI DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI CÖLN. Lagemans Nr. 1084*bis* (XVIII 307).

658. **4 September 1913,** BAYRISCHE REGELUNG DER DURCHFAHRT DURCH DIE RHEINSCHIFFBRÜCKEN BEI SPEYER, MAXIMILIANSAU UND GERMERSHEIM. Kr. A. Bl. der Pfalz 1913 S. 127.

659. **November/Dezember 1913,** ÜBEREINKOMMEN ZWISCHEN ANHALT, BADEN, BAYERN, BRAUNSCHWEIG, BREMEN, ELSASS-LOTHRINGEN, HAMBURG, HESSEN, LIPPE, LÜBECK, MECKLENBURG-SCHWERIN, MECKLENBURG-STRELITZ, PREUSSEN, SACHSEN UND WÜRTTEMBERG BETR. DIE ANERKENNUNG DER EICHSCHEINE UND DIE GEGENSEITIGE MITTEILUNG DER ERGEBNISSE DER EICHUNGEN UND EICHPRÜFUNGEN VON BINNENSCHIFFEN. Preussische Ges. Samml. 1914 S. 46.

660. **30 April 1914,** AUSZUG AUS PROTOKOLL II DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI NIJMWEGEN. Lagemans Nr. 1089.

661. **4 Mai 1914,** AUSZUG AUS PROTOKOLL III DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI WESEL. Lagemans Nr. 1090.

662. **18 Mai 1914,** AUSZUG AUS PROTOKOLL XVII DER ZENTRAL-KOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFAHRT BETR. EINE FESTE BRÜCKE BEI RÜDESHEIM. Lagemans Nr. 1092.

663. **1915,** ABÄNDERUNG DER FAHRGASTANWEISUNG VON 1906. Baden 18 August 1915 G. u. V. Bl. 1915 Nr. 56 S. 248, Bayern 18 Juli 1915 G. u. V. Bl. 1915 Nr. 35 S. 536, Elsass-Lothringen 29 Juni 1915 Zentr. u. B. Amtsbl. 1915 Nr. 30 S. 202, Hessen 16 Juni 1915 Reg. Bl. 1915 Nr. 13, Niederland 15 Juli 1914, Preussen 3 Juli 1915 A. Bl. Coblenz Nr. 35 S. 182. Die badische Verordnung wird hier abgedruckt.

In der Anweisung betreffend die Feststellung der grösżten zulässigen Anzahl von Fahrgästen auf Personendampfern des Rheins (Anlage 2 unserer Bekanntmachung vom 14. September 1906, Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 353) wird zufolge

einer Vereinbarung der Rheinuferstaaten im § 3 hinter Absatz 1 folgender neue Absatz eingeschaltet:

„Eine Festsetzung, wonach Kinder auf die zulässige Anzahl von Fahrgästen nicht voll angerechnet zu werden brauchen, ist unstatthaft".

Karlsruhe, den 18. August 1915.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.
Der Ministerialdirektor:
WEINGÄRTNER.

Dr. DITTLER.

664. 27 September 1915, ABÄNDERUNG DER ELSASS-LOTHRINGSCHEN BRÜCKENORDNUNG FÜR DIE SCHIFFBRÜCKEN ÜBER DEN RHEIN AUF DER ELSÄSSISCH-BADISCHEN STROMSTRECKE VOM 15 FEBRUAR 1908 IM EINVERSTÄNDNIS MIT BADEN. Zentr. u. B. Amtsbl. 1915 Nr. 43 S. 296, vgl. Nr. 665.

665. 5 Oktober 1915, ABÄNDERUNG DER BADISCHEN BRÜCKENORDNUNG FÜR DIE SCHIFFBRÜCKEN ÜBER DEN RHEIN AUF DER BADISCH-ELSÄSSISCHEN STROMSTRECKE VOM 12 FEBRUAR 1908 IM EINVERSTÄNDNIS MIT ELSASS-LOTHRINGEN. G. u. V. Bl. 1915 Nr. 68 S. 271, vgl. Nr.664.

666. 1916, ABÄNDERUNG DER BEMANNUNGSANWEISUNG VON 1906. Baden 23 August 1916 G. u. V. Bl. 1916 Nr. 71 S. 249, Bayern 20 September 1916 G. u. V. Bl. 1916 Nr. 54 S. 427, Elsass-Lothringen 20 September 1916 Zentr. u. B. Amtsbl. 1916 Nr. 41 S. 411, Hessen 17 August 1916 Reg. Bl. Nr. 17, Niederland 21 September 1916, Preussen 23 August 1916 A. Bl. Coblenz Nr. 43 S. 186. Die badische Verordnung wird hier abgedruckt.

Nachdem sämtliche Regierungen der deutschen Rheinuferstaaten den von der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt beschlossenen Änderungen der „Anweisung für die Schiffsuntersuchungskommissionen hinsichtlich der Festsetzung der *Bemannung* der den Rhein oberhalb Duisburg befahrenden Rheinschiffe von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit" (Bekanntmachungen vom 18. März 1905, 14. September 1906 und 17. November 1911, Gesetzes- und Verordnungsblatt 1905 Seite 72, 1906 Seite 353, 1911 Seite 523) zugestimmt haben, werden diese Änderungen bekannt gegeben, wie folgt:

1. Die Bestimmung der Anweisung unter Buchstabe a Ziffer 4 erhält folgende Fassung:

„Eine Verminderung der Bemannung um 1 Schiffsjungen oder, falls ein Schiffsjunge nicht vorgeschrieben ist, der Ersatz eines Matrosen durch einen Schiffsjungen darf bei den unter Ziffer 2*b* genannten Schiffen (Schiffe über 500 Tonnen Tragfähigkeit) in Betracht kommen,

a. wenn sie mit auszerordentlichen mechanischen Hifsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und Schleppstränge, zum Anholen und Absetzen der Schiffe u. s. w. ausgerüstet sind;

b. wenn sie nach Angabe des Attestes nur für bestimmte kurze Strecken zugelassen sind, als welche im allgemeinen Strecken von weniger als 50 km angesehen werden."

2. Die Bestimmung der Anweisung unter Buchstabe *b* Ziffer 7 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„Eine Verminderung der Deckmannschaft (Matrosen und Schiffsjungen) um ei-

nen Schiffsjungen oder, falls ein Schiffsjunge nicht vorgesehen ist, der Ersatz eines Matrosen durch einen Schiffsjungen oder die Verminderung um einen Matrosen, — diese jedoch nur für Dampfer von 120—200 qm Heizfläche für die Strecke Duisburg-St. Goar — darf in Betracht kommen bei Dampfern von mehr als 120 qm Heizfläche, welche mit auszerordentlichen mechanischen Hifsmitteln zur Handhabung der Anker und Schleppstränge u. s. w. ausgerüstet sind."

3. Die Bestimmung der Anweisung unter Buchstabe *b* Ziffer 7 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„Bei Schrauben- und Raddampfern von 120—200 qm Heizfläche darf ein das Ruder bedienender patentierter Steuermann (Lotse) in die Bemannung eingerechnet werden, sofern nicht bereits eine Herabminderung derselben erfolgt ist."

4. Unter Buchstabe *b* Ziffer 6 der Anweisung ist die Bezeichnung „Junge" durch die Bezeichnung „Schiffsjunge" zu ersetzen.

Die Änderungen (1—4) treten am 1. Oktober 1916 in Kraft; sie finden jedoch auf Schiffe, die vor dem 1. Oktober 1916 untersucht sind, erst Anwendung, wenn aus anderen Gründen ihre erneute Untersuchung erforderlich wird.

Karlsruhe, den 23. August 1916.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.
Der Ministerialdirector:
Pfisterer. Dr. Dittler.

667. 25 August/6 September 1917, BADISCH-ELSASS-LOTHRINGSCHE VERORDNUNG BETR. DIE SCHIFFAHRT AUF DER RHEINSTRECKE STRASSBURG—BASEL. Badisches G. u. V. Bl. 1917 S. 305, Elsass-Lothringsches Zentr. u. B. Amtsbl. 1917 S. 645. Die badische Verordnung wird hier abgedruckt.

Im Einverständnis mit dem Kaiserlichen Ministerium für Elsasz-Lothringen wird unter Aufhebung der unterm 30. April 1909 erlassenen Vorschriften (Gesetzes- und Verordnungsblatt 1909 Seite 97) aufgrund der Artikel 15 und 22 der revidierten Rheinschiffahrtsakte und des § 366 Ziffer 10 des Reichs-Strafgesetzbuchs verordnet, was folgt:

§ 1. Mit der Führung eines jeden den Rhein oberhalb Straszburg befahrenden Schiffes mit oder ohne eigene Triebkraft musz entweder ein Schiffer betraut sein, der ein ordnungsmäszig ausgestelltes Schifferpatent für die betreffende Schiffsgattung wenigstens bis nach Straszburg, oder ein Steuermann, der ein Steuermannspatent wenigstens für die Strecke zwischen der Lautermündung und Straszburg besitzt.

Vor dem Antritt der ersten Reise in jeder Schiffahrtsperiode wie auch nach jeder während der Schiffahrtsperiode eintretenden stärkeren Anschwellung des Rheins haben die Schiffsführer (Steuerleute) die Rheinstrecke Basel-Straszburg zu befahren, Fahrweg und Fahrwassertiefe zu untersuchen und sich über die vorhandenen Strömungen und insbesondere über die bei der Durchfahrt durch die Brücken in Betracht zu ziehenden Verhältnisse zu unterrichten und, dasz dies geschehen ist, während der Fahrt an sämtlichen Schiffbrücken von den Brückenmeistern sich bescheinigen zu lassen.

§ 2. Die Schiffe, mit denen der Rhein oberhalb Straszburg befahren werden soll, müssen mit einem Schiffsattest für die Rheinstrecke bis Straszburg oder Basel versehen sein.

§ 3. Die in der „Brückenordnung für die Schiffbrücken über den Rhein auf der elsässisch-badischen Stromstrecke" vom 15. Februar 1908 enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Anmeldung der Fahrten durch die Schiffbrücken, sind einzuhalten.

§ 4. Die vorstehenden Vorschriften finden auf Fahrzeuge unter 300 Zentner Tragfähigkeit und deren Führer keine Anwendung.

§ 5. Die Verordnung tritt sofort in Kraft.

Karlsruhe, den 25. August 1917.

Groszherzogliches Ministerium des Innern.
VON BODMAN.
Dr. SCHÜHLN.

668. 20 April 1918, BAYRISCHE BEKANNTMACHUNG BETR. DIE STEUERMANNSLÖHNE AUF DER RHEINSTRECKE LUDWIGSHAFEN-STRASSBURG. Kr. A. Bl. der Pfalz 1918 Nr. 8 S. 26.

669. 26 April 1918, BADISCHE MINISTERIAL-VERORDNUNG BETR. DIE STEUERMANNSORDNUNG AUF DEM RHEIN ZWISCHEN MANNHEIM UND KEHL. Bad. St.-A. 1918 Nr. 100.

670. 30 April 1918, ELSASS-LOTHRINGSCHE VERORDNUNG BETR. DIE STEUERMANNSLÖHNE. Zentr. u. B. Amtsbl. 1918. Nr. 19 S. 178.

SACHLICHES INHALTSVERZEICHNIS. — REGISTER VAN ZAKEN.

Die Ziffern beziehen sich auf die Nummern der Urkunden; der Oktroivertrag von 1804 (Nr.4),dieWiener Rheinartikel von 1815 (Nr. 41), die Schiffahrts-Akte von 1831 (Nr. 80) sowie die revidierte Schiffahrts-Akte von 1868 (Nr.350) sind dabei jedesmal laufend gedruckt.

Abgaben, 1, 35, *41 Art. 3—6, 27*; 45, 76, *80 Art. 14—35, Litt. C.* 95, 99, 100—102, 104, 111, 113, 115, 118, 119, 121, 122, 127—129, 132, 140, 157, 159, 178, 179, 187, 191, 192, 193, 197, 198, 199, 208, 210, 213—216, 221, 222, 234, 236, 250, 255, 256, 265, 302, 308, 309, 320, 327, 330, 337—339, 342, 344, 346, *350 Art. 3 jo. Schlussprotokoll*,vgl. auchErhebungsamt,Oktroi,Handels-und Schiffahrtsvertrag.

Amsterdamer Verordnungen, 2, 6, 40, 64.

Anhangschiffe, *80 Art. 61, 63, 64*; 111.

Anholter Zoll, 45.

Arsenicum, vgl. giftige Stoffe.

Ätzenze Stoffe, 160, 201, 294, 319, 353, 433, 491, 497, 577, 631.

Baaken, Baakengelder, *350 Art. 3, 28 jo. Schlussprotokoll.*

Baakenmeister,Baakenwesen,vgl. Lootsen.

Baumpflanzungen, 382.

Bemannung, 6, 614, 641, 666.

Beurtfahrten, vgl. Rangfahrten.

Boiengelder, *350 Art. 3.*

Brücken, Bückenbau, *80 Art. 67*; 149, 284, 290, 297, 303, 306, 307, 310, 316, 322—325, 347, *350 Art. 30 jo. Schlussprotokoll*; 383, 384, 402, 403, 407, 409, 431, 452, 462, 524, 537, 538, 544, 549, 550, 552, 584, 598, 604, 617, 628, 633, 636, 653, 657, 660—662.

Brückengelder, *80 Art. 9, 10*; 139, 237, 238, 241, 245, 304, *350 Art. 30 jo. Schlussprotokoll*; 398.

Brückenordnung, 97, 154, 158, 161, 162, 169, 173, 174, 184, 186, 190, 200, 230, 246, 249, 252, 254, 260—262,276,280, 282, 288, 311, 312, 317, 333, 340, 343, 373, 388, 389, 391—394, 397, 399, 400, 404—406, 410—417, 425, 426, 430, 442, 444—446, 448, 453, 454, 457, 460, 470, 471, 473—475, 480, 481, 498, 499, 518, 523, 526, 536, 542, 553, 556, 557, 560, 561, 570—572, 590, 591, 596, 597, 599, 605, 606, 615, 622, 623, 638, 643—646, 664, 665.

Dampfkessel, 585.

Dampfschiffe, vgl. Polizeiverordnung, 219.

Deichbauten, 46, 283.

Deutsche Bundesakte, 41.

Dienstbücher der Schiffsmannschaft, 220, 224, 226, 232, *350 Schlussprotokoll*; 361, 493, 586, 594, 642.

Diligence, *4 Art. 22, 101*; 12, 21, 51.

Distrikt, vgl. Inspektor.

Douane, *4 Art. 25—32, 41*; *41 Art. 22, 2*; *90 Art. 13, 36—41*; *350 Art. 6—14.*

De cijfers hebben betrekking op de nummers der Documenten; het Octrooiverdrag van 1804 (Nr.4),de weenerRijnartikelen van 1815 (Nr. 41), de Rijnvaartakte van 1831 (Nr.80) en de herziene Rijnvaartakte van 1868 (Nr. 350) zijn daarbij telkens cursief gedrukt.

Droit fixe, *80 Art. 4—8, Litt. A.*
Durchfuhrrecht, *80 Art. 9, 37, 39*; 250, *350 Art. 7*, vgl. auch Droit fixe.
Eiche, *41 Art. 27*; 49, 52, 79, *80 Art. 17*; 82, 90, 103, 116, 148, 155, 195, 202, 217, 225, 233, 244, *350 Schlussprotokoll*; 355, 362, 363, 370, 385, 472, 502, 503, 505, 507, 511, 512, 517, 539, 540, 562, 574, 578, 621, 632, 635, 659.
Einsenkungstiefe, *350 Schlussprotokoll*, vgl. auch Untersuchung.
Eisgefahr, 532.
Entrepot, vgl. Freihafen.
Entzündliche Stoffe, vgl. feuergefährliche Stoffe.
Erhebungsamt, *4 Art. 46—47*; *41 Art. 5, 27*; 57, 60, 72, *80 Art. 23—26*; 134.
Explosive Stoffe, *80 Art. 65*; 433, 491.
Fähre, *80 Art. 46*; 203, 301, *350 Art. 24.*
Fahrgastanweisung, 614, 663.
Feuergefährliche Stoffe, 160, 201, 294, 319, 353, 433, 491, 530, 649.
Flagge, *4 Art. 88*; *41 Art. 23*; *80 Art. 107*; 112, 153, *350 Art. 2.*
Flösse, *4 Art. 119*; 56, 78, *80 Art. 29, 66*; 111, 165, 168, 175, 177, 293, 296, *350 Art. 25*; 352, 376, 390, 395, 396, 419, 420, 427, 460, 479, 482, 492, 520, 529, 534, 541, 555, 569, 576, 593, 607, 608, 611, 630, 639, 648.
Frachtpreise, *4 Art. 13*; 16, *41 Art. 27*; 54, 64, *80 Art. 48.*
Frankfurter Messe, *4 Art. 10, 11, 13.*
Freihafen, *80 Art. 5, 6, 7, 10, 11*; 258, *360 Art. 8, 10, 27 jo. Schlussprotokoll.*
Geldart, *4 Art. 98, 106, 107*; *41 Art. 27*; *80 Art. 22.*
General-Direktion, -Verwaltung, *41 Art. 42—89*, vgl. auch Oktroi.
Gerichte, vgl. Rechtsprechung.
Gewichte, *4 Art. 95—97, 100*; *41 Art. 27*; *80 Art. 21.*
Giftige Stoffe, 150, 189, 326, 353, 433, 491, 497, 577, 631.
Grenzvertrag, 46, 164, 303.
Grosschiffahrt, *4 Art. 19, 22*; *41 Art. 27.*
Gütertransport, 185.
Hafen, 19, 20, 26, 58, *80 Art. 55*; *350 Art. 27*; 365, 367, 380, 450, 566, 567, 583, 588, 603, vgl. auch Hafenkommissare, Hafenkommission, Landungsplätze.
Hafengebühren *4 Art. 8, 9*; *67, 350 Art. 27.*
Hafenkommissare, Hafenkommission *350 Art. 27.*
Halfleute, Halfpferde *4 Art. 40*; 48, 66.
Handelsvertrag, 152, 167, 258, 331, vgl. auch Schiffahrtsvertrag.
Hochwasser, vgl. Eisgefahr.
Inspektor, *4 Art. 44*; *41 Art. 12—15, 18*; *80 Art. 89, 95, 97—102*; 87, *350 Art. 41, 42*; 455, 546.
Jacht, 4 *Art. 22, 101*; 51, 62.
Jahresbericht, *41 Art. 16*; *80 Art. 93*; *350 Art. 45.*
Kleinschiffahrt, *4 Art. 19—21*; *41 Art. 27*
Kommissare, Kommissarien, Kommission, 2, 37, 85, 96, 123, 163, 211, 305, 356, 371, 372, 527, 528, 535, 575, 619, 625, 647, 652, 655, 656.
Kunstanlagen, *80 Art. 3*; *350 Art. 2, 30 jo. Schlussprotokoll*, vgl. auch Strombauten, Leinpfad.
Laden, Ladestation, 18, 132, 163, 428.
Landungsplätze, *4 Art. 25—32*; *80 Art. 38, 69, 70*; *350 Art. 11*; 595, 603, vgl. auch Hafen, Ladestation.
Leck (Lek), 42 S. 106, 213, 218, 219; 70, 73, *80 Art. 2*; *350 Art. 1.*
Leinpfad, *4 Art. 33, 34, 36*; *41 Art. 7, 27*; *80 Art. 67, 68*; 263, 266, *350 Art. 28*; 522.
Lootsen, 26, 63, *80 Art. 8, 12, 58—60*; 107, 108, 125, 130, 144, 156, 171, 172, 209, 212, 229, 231, 239, 243, 251, 257, 259, 273, 329, 334, 335, 348, 349, *350 Art. 26*; 374, 375, 377—379, 381, 408, 418, 423, 451, 461, 483—489, 513, 514, 543, 551, 554, 557, 563—565, 629, 634, 668, 669, 670.
Maasse, *4 Art. 95—97*; *41 Art. 27*; *80 Art. 29.*
Manifest, *4 Art. 7, 91, 92, 117*; *41 Art. 27*; *80 Art. 27—30 Litt. D*; *350 Art. 9, 25.*

Marktschiff, *4 Art. 24.*
Neutralität, *4 Art. 131*; *41 Art. 26*; *80 Art. 108.*
Oberlast, *80 Art. 62—64*; 111, 132, 160, 170, 204, 277, 314, 318.
Oktroi, 1, *4 Art. 37—127*; 10, 31, 35, 71, 74, vgl. auch Erhebungsamt.
Oktroirenten, 8, 9, 25, 28—30, 32, 33, *41 Art. 28*; 43, 44, 55, 75, 272, 299, 300.
Oktroivertrag, *4*; 5, 31, 35, 73.
Pariser Frieden, 38.
Pensionen, *4 Art. 73—78*; *41 Art. 29, 30*; *350 Schlussprotokoll.*
Petroleum, 319, 506, 601, 626.
Polizei, Polizeiverordnung, 3, *4 Art. 17, 124, 130*; *41 Art. 1, 27*; 65, 69, 77, *80 Art. 53—70*; 165, 168, 175, 177, 180, 181, 196, 223, 247, 275, 278, 281, 287, 291, 292, 321, *350 Art. 1, 32, 45*; 352, 365, 419, 420, 478, 479, 492, 494, 520, 529, 534, 541, 548, 555, 569, 576, 607, 611, 630, 639, 648, vgl. auch Versuchsfahrten.
Postschiffe, 3, 13, 36.
Pulver, vgl. Sprengstoffe.
Rangfahrten, Rangordnung, 58, *80 Art. 49—51*, vgl. auch Beurtfahrten.
Rechtsprechung, *4 Art. 122—127*; 22, 27, *41 Art. 8, 9, 27*; *80 Art. 81—88*; 83, 84, 86, 88, 91, 92, 105, 106, 120, 124, 126, 132, 133, 135, 147, 176, 207, 285, 328, *350 Art. 33—40, 44, 45*; 354, 357, 358, 364, 366, 421, 422, 424, 432, 434—440, 443, 573, 582, 610, 624, 654.
Regelung, Rektifikation (des Flusses), 279, 477, 592.
Reichsdeputationshauptschluss, 1, *4 Art. 1.*
Rekognitionsrecht, *4 Art. 94*; *41 Art. 3*; *80 Art. 14—17 Litt. B*; 235, 242.
Rheinbundvertrag, 14.
Rheinschiffahrtsakte, vgl. Schiffahrtsakte.
Rheinschiffahrtsordnung, 70, 73.
Rheinvermessung, *80 Art. 18.*
Sanitätspolizei, *350 Art. 7.*
Schiffahrtsabgaben, vgl. Abgaben, Oktroi.
Schiffahrtsakte, *41*; *80*; 111, 132, 148, 160, 170, 182, 208, 219, 221, 240, 257, *350*; 351, 358, 359, 368, 369, 401, 459, 501, 506, 508, 515—517, 525, 545, 568, 579—581.
Schiffahrtsgerichte, vgl. Rechtsprechung.
Schiffahrtsinspektor, vgl. Inspektor.
Schiffahrtsvertrag, 131, 136, 137, 138, 141—143, 167, 258, 313, vgl. auch Handelsvertrag.
Schiffbrücken, vgl. Brücken.
Schiffer, 6.
Schiffergilden, *4 Art. 14—19*; 17, 18, 38, *41 Art. 21, 27*; *80 Art. 43, 44.*
Schifferpatent, *4 Art. 14—24*; *41 Art. 27*; *80 Art. 42—47*; 82, 99, 107, 110, 205, 206, 228, 233, 240, 267, 295, *350 Art. 15—21, jo. Schlussprotokoll*; 355, 361, 441, 493, 527, 533, 535, 575, 579—581, 587, 602, 619, 647, 652, 655, 656.
Schifferschulen, 587.
Schiffseiche, Schiffsvermessung, vgl. Eiche.
Schiffsmühlen, *80 Art. 67*; *350 Art. 30.*
Schiffspatent (Schiffsattest), vgl. Untersuchung.
Schleichhandel, 61.
Schleusengelder, *80 Art. 9, 10*; *350 Schlussprotokoll.*
Seitenflüsse, *4 Art. 23, 24*; *41 Art. 2*; *80 Art. 10, 11, 45*; *350 Art. 18, 21.*
Sprache, *4 Art. 84.*
Sprengstoffe, vgl. Explosive Stoffe.
Stapelrecht, vgl. Umschlag.
Station, vgl. Umschlag.
Steuerleute, vgl. Lootsen.
Strafbestimmungen, *4 Art. 114—122*; *41 Art. 27*; *80 Art. 64, 71—80*; 151, 166, 182, 183, *350 Art. 32 jo. Schlussprotokoll*; 559.
Strombauten, *4 Art. 35*; 15, 34, *41 Art. 27*; 46, 68, *80 Art. 67*; 93, 263, 266, 289, *350 Art. 28, 29*; 449, 456, 521, 637, vgl. auch Deiche, Regelung.

Strombefahrung, *350 Art. 31.*
Supplementar-Artikel, vgl. Schiffahrtsakte.
Talweg, *4 Art. 2*; 88.
Tarifgesetz, 218.
Tauschleppschiffahrt, 386.
Tonnengeld, *80 Art. 8, 12.*
Umschlag, *4 Art. 3—12; 7*, 11, 23, 24, *41 Art. 19, 20*; 50, 53, *80 Art. 3, 43; 350 Art. 5.*
Untersuchung (der Schiffe), *80 Art. 53, 54;* 82, 89, 94, 109, 145, 146, 228, 233, 267, 270, 296, *350 Art. 22, 23 jo. Schlussprotokoll*; 355, 360, 376, 427, 458, 463—469, 476, 495, 496, 500, 501, 504, 506, 508—510, 515, 516, 527, 535, 547, 575, 600, 609, 612, 613, 619, 620, 640, 647, 650—652, 655, 656.
Vermessung, vgl. Eiche.
Verpachtung, *4 Art. 111*; *41 Art. 24; 80 Art. 34.*
Versuchsfahrten Strassburg-Basel, 616, 618, 627, 667.
Vorbeifahren, vgl. Polizeiverordnung.
Waal, 42 S. 106, 213, 218, 219; *80 Art. 2; 350 Art. 1.*
Waarenverkehr, 117.
Wahrschau, 248, 332, vgl. auch Polizeiverordnung.
Wasserdiligencen, vgl. Diligencen.
Wiener Schlussakte, *41*; 42.
Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt, 41 *passim*; 47; *80 Art. 89—94, 96*; 170, 298, *350 Art. 37, 43—47 jo. Schlussprotokoll*; 429, 531, vgl. auch *4 Art. 79—81, 123—127, 130.*
Zoll, Zollverein vgl. Abgaben, auch *350 Art. 13.*
Zollgericht, Zollrichter, vgl. Rechtsprechung.

ERRATA.

ERSTER TEIL — EERSTE DEEL.

IX	Zeile	19	v. o.	hinter	„medegedeeld"	ein Punkt
		11	v. u.	steht	Rijn	muss sein Rijn-
XIII		4	v. o.	„	Fran-	„ Frank-
		5	v. o.	„	kreich	„ reich
XVII		24	v. o.	„	Fran-	„ Frank-
		25	v. o.	„	kreich	„ reich
		3	v. u.	„	veror-	„ verord-
		2	v. u.	„	dnung	„ nung
17		13	v. u.	„	rèlatifs	„ relatifs
26		15	v. u.	„	fie	„ sie
27		23	v. u.	„	wachten	„ wachen
		14	v. u.	„	andere	„ anderen
30		2	v. u.	„	RHEINSCHIF-	„ RHEINSCHIFF-
31		6	v. u.	„	WERTHEIM	„ WERTHHEIM
41		16	v. o.	„	Geldbüsze	„ Geldbusze
42		12	v. u.	„	ciconstances	„ circonstances
152		18	v. u.	„	Aune	„ Une
162		9	v. u.	„	RHEIN	„ RHEIN-
171		12	v. o.	„	Quantitat	„ Quantität
177		17	v. o.	„	nterz.	„ Unterz.
178		12	v. u.	„	betriffft	„ betrifft.
185		8	v. o.	„	Arrété	„ Arrêté
244		20	v. o.	„	Fü-	„ Füh-
252		18	v. u.	„	Regierugen	„ Regierungen
267		9	v. o.	„	les	„ le
		14	v. o.	„	der	„ den
271		22	v. o.	„	Gelds-	„ Geld-
		23	v. o.	„	palte	„ spalte
303		4	v. o.	„	October	„ Oktober
		6	v. o.	„	SCHIF-	„ SCHIFF-
324		14	v. u.	„	SUPPLEMENTÄR	„ SUPPLEMENTAR
329		9	v. u.	„	RHEINSCHIF-	„ RHEINSCHIFF-
334		8	v. o.	„	WAREN	„ WAAREN
338		1	v. u.	„	därüber	„ darüber
340		15	v. o.	„	Nutsholz	„ Nutzholz
		22	v. o.	„	weiche, harzige	„ weiches, harziges
		11	v. u.	„	wendiese	„ wenn diese
342		13	v. u.	„	soha ben	„ so haben
		9	v. u.	„	Neckärzölle	„ Neckarzölle
		15	v. o.	hinter	BAYERN ein Komma	
348		20	v. u.	steht	be ider	muss sein bei der
356		13	v. u.	„	SCHIF-	„ SCHIFF-
358		Nr. 143 und Nr. 144 müssen umwechselen.				
368		8	v. o.	steht	FRAN-	muss sein FRANK-

368	Zeile	9	v. o.	steht	KREICH	muss sein	REICH
374		6	v. o.	„	Grünspans ollen	„	Grünspan sollen
378		4	v. o.	„	Schifern	„	Schiffern
382		10	v. o.	„	steeksche	„	streeksche
		11	v. u.	„	in	„	en
385		22	v. o.	„	Commisie	„	Commissie
391		16	v. o.	„	FLOSSEN	„	FLÖSSEN
401		4	v. o.	„	gestelt	„	gestellt
403		7	v. u.	„	Fahrzeil	„	Fahrseil
413		17	v. u.	„	feitwärts	„	seitwärts
414		21	v. u.	„	Durchschitte	„	Durchschnitte
416		3	v. u.	„	VEREIN	„	VEREINS
425		7	v. o.	„	ankömmt	„	ankommt
426		2	v. o.	„	ter	„	rer
429		21	v. u.	„	Waaten	„	Waaren
430		23	v. o.	„	Verpflichtingen	„	Verpflichtungen
450		9	v. o.	„	Grensaufseher	„	Grenzaufseher
470		6	v. u.	„	voornoemt	„	voornoemd
471		16	v. u.	„	18de	„	18den
486		7	v. o.	„	nachkömmt	„	nachkommt
487		24	v. u.	„	das	„	dass
503		15	v. o.	„	bege-.	„	begeg-
		16	v. o.	„	gnen	„	nen
506		14	v. o.	„	Wen	„	Wenn
508		3	v. u.	„	Dampfschiffe	„	Dampfschiffen
515		12	v. o.	„	merreck	„	mereck
517		20	v. o.	„	vaardiegn	„	vaardigen
538		13	v. u.	„	werd	„	wird
563		5	v. o.	„	Gemersheim	„	Germersheim
578		2	v. u.	„	Bückenstelle	„	Brückenstelle
586		15	v. o.	„	Entscheiding	„	Entscheidung
		15	v. o.	„	Ansführung	„	Ausführung
588		21	v. o.	„	Ge- muss wegfallen		
594		24	v. o.	„	ocrroi	„	octroi
602		14	v. u.	„	Re-	„	Ren-
612		13	v. o.	„	ummer	„	immer
629		23	v. u.	„	das	„	dasz
		13	v. u.	„	das	„	dasz
631		14	v. o.	„	cess bel	„	cessabel
632		13	v. u.	„	Verpflichtingen	„	Verpflichtungen
646		13	v. o.	„	Zahulngs-	„	Zahlungs-
651		17	v. o.	„	Schiffffahrtsacte	„	Schifffahrtsacte
658		3	v. o.	„	Vorauszetsung	„	Voraussetzung
660		14	v. u.	„	I	„	I.
669		7	v. o.	„	gedrukt	„	gedruckt
670		4	v. u.	„	Maasse	„	Masse
		2	v. u.	„	Grossschiffahrt	„	Grosschiffahrt

ZWEITER TEIL — TWEEDE DEEL.

1	Zeile	1	v. o.	steht	1860.	muss sein	1860,
5		22	v. o.	„	ZENTRAL	„ „	ZENTRAL-
8		18	v. u.	„	nung	„ „	ung
10		11	v. u.	„	Coln	„ „	Cöln
11		13	v. o.	„	est	„ „	erst

14	Zeile	9 v. o.	steht	Anspruchhabe	muss sein	Anspruch habe
17		9 v. u.	„	1862.	„ „	182,
20		9 v. u.	„	FLOSSE	„ „	FLÖSSE
21		16 v. u.	„	1).	„ „	1)
		1 v. u.	„	déja	„ „	déjà
32		9 v. o.	„	Havencommissär	„ „	Hafencommissär
56		21 v. u.	„	gemächt	„ „	gemacht
		14 v. u.	„	renden	„ „	zenden
60		7 v. u.	„	eıländischer	„ „	derländischer
75		12 v. o.	„	zunachst	„ „	zunächst
81		14 v. o.	„	Vol-	„ „	Voll-
99		4 v. u.	„	vorstehen des Manifestin	„ „	vorstehendes Manifest in
103		15 v. u.	„	Bestimmten	„ „	bestimmten
108		9 v. u.	„	Verhälltnisses	„ „	Verhältnisses
110		11 v. o.	„	nigen	„ „	gen
114		16 v. u.	„	Verbindugn	„ „	Verbindung
116		17 v. u.	„	leiften	„ „	leisten
119		9 v. o.	„	nachs-	„ „	nach-
		10 v. o.	„	tehende	„ „	stehende
		15 v. o.	„	Fran-	„ „	Frank-
		16 v. o.	„	kreich	„ „	reich
		16 v. o.	„	unterim	„ „	unterm
122		15 v. o.	„	ge	„ „	ge-
124		4 v. u.	„	nacht	„ „	nachts
141		14 v. o.	„	den-	„ „	den
142		14 v. u.	„	moge	„ „	mogen
152		4 v. u.	„	Jahrezeit	„ „	Jahreszeit
167		20 v. u.	„	Aeszuerung	„ „	Aeuszerung
171		19 v. o.	„	Zustimming	„ „	Zustimmung
175		7 v. u.	„	ding	„ „	dung
		2 v. o.	„	Ernenung	„ „	Ernennung
182		23 v. u.	„	odere	„ „	oder
186		12 v. o.	„	Zürucknahme	„ „	Zurücknahme
195		16 v. o.	„	nich	„ „	nicht
200		11 v. o.	„	EINVERSTÄNDNISS	„ „	EINVERSTÄNDNIS
203		6 v. o.	„	Einsenkungs	„ „	Einsenkungs-
		14 v. o.	„	keie	„ „	keine
209		19 v. o.	„	775	„ „	750
210		5 v. u.	„	sientendre	„ „	s'entendre
212		12 v. u.	„	des	„ „	das
213		15 v. o.	„	lagen	„ „	lange
218		14 v. o.	„	Pferde	„ „	Pferde-
224		23 v. o.	„	ingegangenen	„ „	eingegangenen
225		6 v. o.	„	EINVERSTANDNIS	„ „	EINVERSTÄNDNIS
226		3 v. o.	„	desen	„ „	deren
227		19 v. o.	„	3.	„ „	3.o
235		4 v. o.	„	EXPLOSIVER	„ „	EXPLOSIVER,
236		1 v. o.	„	Rheinufer	„ „	Rheinufer-
237		15 v. u.	„	Schies-	„ „	Schiesz-
		14 v. u.	„	zpulver	„ „	pulver
243		4 v. o.	„	bepaa delijk	„ „	bepaaldelijk
		10 v. o.	„	inwend g	„ „	inwendig
251		6 v. u.	„	tellen	„ „	Stellen
253		7 v. o.	„	Ba	„ „	Ba-
		17 v. u.	„	weizs	„ „	weisz
254		10 v. o.	„	kenntl ch	„ „	kenntlich

254	Zeile 17 v. o.	steht 1882.	muss sein 1882,
255	20 v. o.	„ ter suchende	„ „ tersuchende
273	1 v. o.	„ 12	„ „ 19
274	9 v. o.	„ Dampmaschine	„ „ Dampfmaschine
276	17 v. o.	„ Polizei	„ „ Polizei-
288	4 v. o.	„ ersu	„ „ ersu-
289	11 v. o.	„ Regu	„ „ Regu-
296	8 v. o.	„ boegsprit	„ „ boegspriet
297	2 v. o.	„ is	„ „ is.
	3 v. o.	„ zon	„ „ zon-
300	10 v. o.	„ iche	„ „ liche
301	6 v. u.	„ hou	„ „ hou-
304	1 v. o.	„ sei	„ „ sei-
306	17 v. u.	„ Nachzeit	„ „ Nachtzeit
309	11 v. u.	„ plaat	„ „ plaat-
310	15 v. u.	„ machtende	„ „ machende
315	20 v. u.	„ Buchtmachen	„ „ Buchtnachen
316	9 v. o.	„ op	„ „ op-
317	21 v. o.	„ B rnen-	„ „ Birnen-
321	13 v. o.	„ zuer kennen	„ „ zu erkennen
328	11 v. u.	„ vorzunehmen	„ „ vorzunehmen.
330	7 v. o.	„ Königs.	„ „ Königs,
333	2 v. o.	„ angeführ	„ „ angeführ-
	15 v. o.	„ Haupt	„ „ Haupt-
	8 v. u.	„ Personen	„ „ Personen-
	7 v. u.	„ zuläs	„ „ zuläs-
	2 v. u.	„ Schiffsattes	„ „ Schiffsattest
337	1 v. o.	„ Beziks	„ „ Bezirks
	3 v. u.	„ Ced-	„ „ Cen-
344	14 v. o.	„ also,7	„ „ als 0,7
347	8 v. o.	„ uàn	„ „ und
348	17 v. u.	„ ange	„ „ ange-
351	15 v. o.	„ genoem	„ „ genoem-
354	15 v. u.	„ hets chippersbedrijf	„ „ het schippersbedrijf
357	16 v. u.	„ kunne	„ „ hunne
360	4 v. u.	„ be	„ „ be-
366	13 v. o.	„ Rheinnur	„ „ Rhein nur
368	1 v. o.	„ Infusorie-	„ „ Infusorien-
	2 v. o.	„ nerde	„ „ erde
369	15 v. u.	„ andern;	„ „ andern,
371	2 v. u.	„ braucht	„ „ bracht
379	20 v. u.	„ Oeverregeering en	„ „ Oeverregeeringen
382	19 v. u.	„ dasz.	„ „ dasz
385	5 v. o.	„ belade	„ „ belade-
390	18 v. u.	„ Lotharingen	„ „ Lothringen
	12 v. u.	„ lizeiund	„ „ lizei und
396	6 v. o.	„ Ouerfahrt	„ „ Querfahrt
399	22 v. o.	„ vorausjahrenden	„ „ vorausfahrenden
403	6 v. o.	„ hi rzu	„ „ hierzu
	20 v. o.	„ Fragfähigkeit	„ „ Tragfähigkeit
406	1 v. o.	„ geir-	„ „ gier-
412	14 v. o.	„ ladingsver	„ „ ladingsver-
422	17 v. o.	„ of-	„ „ of
435	7 v. o.	„ verplichle	„ „ verplichte
438	1 v. u.	„ reteilen	„ „ erteilen
451	20 v. o.	„ schwarzweisz	„ „ schwarz-weisz-

452	Zeile	15 v. u.	steht	Rheinschif-	muss sein	Rheinschiff-
558		16 v. o.	„	ernung	„ „	lernung
		11 v. u.	„	Zwischen	„ „	Zwischen-
461		18 v. u.	„	SCHÖNSTEDT. v. GOSZLER.	„ „	SCHÖNSTEDT, v. GOSZ-
479		9 v. o.	„	Weiser	„ „	Weiszer LER,
484		9 v. u.	„	Mit	„ „	mit
488		17 v. o.	„	Rijn	„ „	Rijn-
489		4 v. u.	„	Schifffahrts-	„ „	Schiffahrts-
490		8 v. o.	„	Schifffahrt	„ „	Schiffahrt
492		17 v. o.	„	hierdurh	„ „	hierdurch
494		7 v. o.	„	erkundi	„ „	erkundi-
497		20 v. o.	„	nisht	„ „	nicht
	in der Bemerkung steht is				„ „	ist
498	Zeile	20 v. u.	steht	kommissiouen	„ „	kommissionen
		14 v. u.	„	Sachssverständigen	„ „	Sachsverständigen
501		3 v. u.	„	vorstehendem	„ „	verstehenden
504		5 v. u.	„	stattgesunden	„ „	stattgefunden
505		5 v. u.	„	Tlonnen	„ „	Tonnen
516		3 v. u.	„	Ab	„ „	Ab-
522		22 v. u.	„	Ord	„ „	Ord-
		4 v. u.	„	befahrenden!	„ „	befahrenden
526		3 v. o.	„	kizzen	„ „	Skizzen
		4 v. u.	„	Oberrheim	„ „	Oberrhein
527		11 v. o.	„	Ober	„ „	Ober-
537		7 v. o.	„	schrif	„ „	schrif-
540		17 v. u.	„	be	„ „	be-
546		22 v. u.	„	UND ART.	„ „	UND
560		5 v. u.	„	Bevollmächtgte	„ „	Bevollmächtigte
561		19 v. u.	„	das	„ „	dass
562	in der Bemerkung steht Lagemand				„ „	Lagemans
567	Zeile	7 v. o.	steht	von	„ „	van
568		5 v. u.	„	Wa-	„ „	Waa-
569		22 v. u.	„	Vierte	„ „	Viertel
570		16 v. u.	„	oberhabl	„ „	oberhalb
580		2 v. o.	„	Schiffs	„ „	Schiffs-
582		18 v. o.	„	tweden	„ „	tweeden
		24 v. u.	„	motoeschepen	„ „	motorschepen
583		18 v. o.	„	alls	„ „	falls
584		17 v. u.	„	Kraft	„ „	Kraft.
		16 v. u.	„	bekanntgegebent	„ „	bekanntgegeben
586		18 v. u.	„	VOTTEN	„ „	VLOTTEN
589		10 v. o.	„	lees	„ „	lees-
591		13 v. o.	„	Dampfent-	„ „	Dampf ent-
596		5 v. u.	„	hinreichen den	„ „	hinreichenden
599		10 v. u.	„	deez	„ „	deze
614		20 v. u.	„	dicht	„ „	nicht
		19 v. u.	„	ine	„ „	die
		12 v. u.	„	das	„ „	dasz
618		9 v. u.	„	Schifte	„ „	Schiffe
628		18 v. u.	„	vor	„ „	vor-
630		2 v. o.	„	hij	„ „	het

University of Toronto
Library

DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET

Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File"
Made by LIBRARY BUREAU

160777 EcT Z566r
Author Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt
Title Rheinurkunden. Vol.2